தமிழ் நாடு சட்ட மன்ற மேலவை.

சனிக்கிழமை, 1975 மார்ச் 29.

சென்னை, செயின்ட் ஜார்ஜ் கோட்டையிலுள்ள மேலவை மண்டபத்தில் பிற்பகல் 3 மணியளவில் மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் (திரு. சி. பி. சிற்றரசு) அவர்கள் தலைமையில் அவை கூடியது.

1. வினாக்கள்-விடைகள்.

உடுக்குறியிட்ட வினாக்கள்.

Kidnappers of Children

*200 Q.—THIRU L. BALARAMAN : Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state—

(a) the number of persons who were arrested during the months of February–March, 1974, in Villupuram area on suspicion that they were kidnappers of children;

(b) the number of children who were missing; and

(c) whether they were traced?

பிள்ளை பிடிக்கும் கும்பல்.

திரு. எல். பலராமன்: மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்.—

(அ) தென்னாற்காடு மாவட்டம், விழுப்புரம் பகுதியில் 1974 பிப்ரவரி மார்ச் திங்கள்களில் பிள்ளை பிடிக்கும் கும்பல் எனக்கருதி எத்தனை பேர் கைது செய்யப்பட்டனர்?

(இ) எத்தனை குழந்தைகள் காணமற் போயின?

(உ) அவர்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டனரா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: (அ) ஒருவருமில்லை. (இ) 11 குழந்தைகள் காணமற்போனதாக காவல் துறையினருக்குத் தகவல் தெரிவிக்கப்பட்டது. இப் பதினோறு நேர்வுகளில் ஐந்து நேர்வுகள் ஆதார மற்றவை என்று தெளிவாகியது.

[1975 மார்ச் 29

(உ) ஆம். ஏனைய ஆறு நேர்வுகளில் காணாமல்போன ஆறு குழந்தைகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

திரு. எல். பலராமன் : தலைவர் அவர்களே, 6 குழந்தைகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன என்று மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். அப்படிக் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட குழந்தைகள் கடத்தப்பட்டவர்களா ? அல்லது எங்கு கண்டுபிடிக்கப்பட்டவர்கள் ? கடத்தலிலிருந்து ஏதாவது புலன் தெரியவருகிறதா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவர் அவர்களே, இந்த ஆறு குழந்தைகளைப்பற்றிய விவரங்கள் : செல்வராஜ் என்ற குழந்தை 13 வயது பையன். ராமசாமி என்பவரின் மகன். 20—2—74ல் பள்ளிக்குச் செல்லும்போது மயக்கம் அடையச்செய்து வண்டியிலே கொண்டு செல்லும் போது, மயக்கம் தெளிந்தவுடன் அவன் மலம் கழிப்பதற்கு தன்னை வண்டியிலிருந்து வெளியே செல்ல அனுமதிக்குமாறு கேட்க, பையனை வண்டியிலிருந்து வெளியே அனுப்பியதும் பையன் தப்பிச் சென்று வீட்டை அடைந்தான். 15 வயது இன்னொரு பையன். அவனுடைய பெயர் செல்வராஜ். ரயில்வே காலனியில் வசிக்கும் ஜோசப் என்பவரின் மகன். துணியை மூக்கிலே காண்பித்து மயக்கம் அடையச்செய்து வண்டியிலே ஏற்றிச்சென்று திருச்சிக்குச் சென்றதாகவும், ஆனால் பையனை மட்டும் வண்டியிலே விட்டு தேநீர் அருந்துவதற்குச் சென்றபோது அவன் தப்பித்து திருச்சியிலிருந்த தன்னுடைய உறவினர் மாமன் வீட்டிலே சென்று இருந்தான். நாசர் 13 வயது பையன், விழுப்புரத்தில் வசிக்கும் பாஷா என்பவருடைய மகன். பையனை பயமுறுத்தி டிராக்டர் டிரெயிலரில் ஏற்றி ஊருக்கு வெளியே போனதும், பையன் மிகவும் சத்தம் போட்டு அழவும், அதனால் அந்தப் பையனை அந்த இடத்தில் இறக்கிவிடவே, பையன் தன்னுடைய வீட்டுக்கு வந்தடைந்தான் என்றும், இதுபோல் பரமசிவன் என்ற பையன் திருச்சி வரையிலே அழைத்துச் செல்லப்பட்டு அவனும் மயக்கம் தெளிந்த பிறகு தப்பிச் சென்று விழுப்புரத்தை வந்தடைந்தான். ஹமீதா என்கின்ற 10 வயது பெண், ஷேக்தாவுத் என்பவரின் பெண். மண்ணெண்ணெயை வாங்குவதற்காக கடைக்குப் போன இடத்தில் கட்பீசை ஒருவர் காட்டவும் மயக்கம் அடைந்து கீழே விழுந்து விட்டாள். அந்தச் செய்தியைக் கேட்டு அவளுடைய தாய் திரும்ப வந்து அழைத்துச் சென்றாள். பிரபாகரன் 17 வயது. 11 வது வகுப்பு படித்துக் கொண்டிருப்பவன். ஒருநாள் மாலையில் ஆஞ்சநேயர் கோவிலுக்குச் சென்றபோது சிலர் முகத்திலே பௌடரைத் தூவியதாகவும், மயக்கம் அடைந்த நிலையிலே சத்தம் போடவே சிலர் ஓடிவரவும், மயக்கம் தெளிந்தவுடன் வீடு வந்து சேர்ந்தான். இப்படி இந்த ஆறு பேர்களைப் பற்றி விவரங்கள் இருக்கின்றன. தென்னார்க்காடு மாவட்டத்திலே போலீஸ் தனிப்பிரிவு ஒன்று குழந்தைகளை மயக்கி எடுத்துச் சென்றவர்களைக் கண்காணிப்பதற்காக நடவடிக்கை எடுத்தது. சந்தேகப்பட்ட ஆறு பேர்களைக் காவலில் வைத்தார்கள். இந்த ஆறு பேர்களில் மூன்று பேர் வட இந்தியாவைச் சேர்ந்தவர்கள். ஒருவர் ஆந்திராவைச் சேர்ந்தவர். இருவர் தமிழ் நாட்டைச் சேர்ந்தவர்கள்.

Tamil Nadu Social Security Scheme

*201 Q.—Thiru G. SWAMINATHAN (on behalf of Thiru K. S. Ganapathi): Will the Hon. the Chief Minister be pleased to state whether Government Servants and teachers who are contributors to the Tamil Nadu Government Servants' Family Benefit Fund Scheme are eligible to contribute to the Tamil Nadu Social Security Scheme also?

தமிழ்நாடு சமூகப் பாதுகாப்புத் திட்டம்

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் (திரு. கே. எஸ். கணபதி சார்பில்): மாண்புமிகு முதல் அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினவிற்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்:

தமிழ்நாடு அரசு ஊழியர் குடும்ப நலத் திட்டத்திற்குத் தொகை செலுத்துகின்ற அரசு ஊழியர்களும், ஆசிரியர்களும் தமிழ்நாடு சமூகப் பாதுகாப்புத் திட்டத்திற்கும் தொகை செலுத்தத் தகுதி உடையவர்களா?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: ஆம்.

Vacation Salary to Teachers transferred from one School to another

*202 Q.—Thiru P. R. THOMAS: Will the Hon. the Minister for Education be pleased to state—

(a) whether it is a fact that the Government have given permission to the Diocese of Madurai and Ramanathapuram to incorporate the transfer clause in the agreement with the teachers under its management; and

(b) if so, whether the Government will pass orders to pay the vacation salary to the teachers transferred from one school to another without insisting on the condition to serve for eight months in a particular school to be eligible to draw the vacation salary?

ஒரு பள்ளியிலிருந்து மற்றொரு பள்ளிக்கு மாற்றப்படும் ஆசிரியர்களுக்கு விடுமுறைச் சம்பளம்.

திரு. பி. ஆர். தாமஸ்: மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்—

(அ) மதுரை, இராமநாதபுரம் மாவட்டத் திருச்சபையின் (Diocese) நிர்வாகத்தின் கீழ் உள்ள ஆசிரியர்களுடன் அந்நிர்வாகம் செய்துகொண்டுள்ள

ஒப்பந்தத்தில் மாற்றல் குறித்த பகுதியைச் (Transfer Clause) சேர்த்துக்கொள்ள அந்நிர்வாகத்திற்கு அரசு அனுமதி வழங்கியுள்ளது உண்மையா ?

(இ) ஆமெனில், ஒரு பள்ளியிலிருந்து மற்றொரு பள்ளிக்கு மாற்றப்படும் ஆசிரியர் வகையில் விடுமுறைச் சம்பளம் பெறத் தகுதியுடையவராவதற்கு, குறிப்பிட்டதொரு பள்ளியில் எட்டு மாதங்களுக்குப் பணியாற்றியிருக்க வேண்டும் என்னும் நிபந்தனையை வற்புறுத்தாமலேயே, விடுப்புச் சம்பளம் வழங்க அரசு ஆணைகள் பிறப்பிக்குமா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) மதுரை-இராமநாதபுரம் கிருஸ்தவ திருச்சபைக்கு (Diocese) அவர்களால் நடத்தப்படும் பள்ளிகளிலுள்ள ஆசிரியர்களை ஒரு பள்ளியிலிருந்து மற்றொரு பள்ளிக்கு மாற்ற பள்ளிக் கல்வி இயக்குநர் அனுமதி வழங்கியுள்ளார்.

(இ) 1—12—1974 முதல் தமிழ்நாடு அங்கீகாரம் அளிக்கப்பட்ட தனியார் பள்ளிகள் (முறைப்படுத்தல்) சட்டம் 1973-ன் கீழ் வெளியிடப்பட்ட விதிகள் அமுலுக்கு வந்துள்ளன. அந்த விதிகளில் தரப்பட்டுள்ள (ஆசிரியர்களோடு நிர்வாகங்கள் செய்து கொள்ள வேண்டிய) ஒப்பந்தப் படிவத்தில், ஒரு பள்ளியிலிருந்து மற்றொரு பள்ளிக்கு ஆசிரியர்களை மாற்ற வகை செய்யப்படவில்லை. எனவே, 1—12—1974-க்குப் பின் அத்தகைய மாற்றங்களைச் செய்ய அவ்விதிகளின்படி இடமில்லை, மதுரை-இராமநாதபுரம் கிருஸ்தவ திருச்சபையின் கீழ் உள்ள பள்ளிகளில் பணி புரியும் ஆசிரியர்கள் ஒரு பள்ளியிலிருந்து மற்றொரு பள்ளிக்கு பள்ளியாண்டு நடுவில் 1—12—1974க்கு முன் மாற்றம் செய்யப்பட்டிருப்பின் அவர்களை இரு பள்ளிகளிலும் பணியாற்றிய மொத்த காலத்தையும் கோடை விடுமுறைச் சம்பளம் கொடுப்பதற்கு கணக்கில் கொள்வது குறித்து கோரிக்கைகள் வந்தால் பள்ளிக் கல்வி இயக்குநர் ஆய்வு செய்து முடிவு செய்வார்.

திரு. பி. ஆர். தாமஸ் : தலைவரவர்களே, 10 ஆண்டுகளுக்கு மேலும் பணியாற்றிய நிரந்தர ஆசிரியர்கள் ஒரு பள்ளியிலிருந்து மற்றொரு பள்ளிக்குப் போகும்போது கோடை விடுமுறை ஊதியத்தை இழந்திருக்கின்றார்கள். இது 1972-ஆம் ஆண்டிலிருந்து நடைபெற்றிருக்கின்றது. எனவே அந்த மாதிரி ஆசிரியர்களுக்கு ஊதிய இழப்பு இல்லாமல் இருக்க அரசு ஆணை பிறப்பிக்கப்படுமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : தலைவரவர்களே, நான் முதலிலே தெரிவித்தபடி, அவைகளை அரசின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வந்தால், கல்வித்துறையில் யார் யாருக்குக் கொடுப்பது என்பதுபற்றி முடிவு செய்யலாம். 1—12—1974-க்கு முன் மாற்றம் செய்யப்பட்டால்

அவர்களுக்கு இரண்டு பள்ளிகளில் பணியாற்றிய காலம் கணக்கில் எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும் என்றுதான் சொல்லியிருக்கின்றார்கள். தனிப்பட்ட முறையிலே யார் யார் என்று வருமானல் அதைப்பற்றி ஆராய்ந்து தக்க முடிவு எடுக்கலாம்.

Oriental High School, Mutharasanallur

* 203 *Q.*—THIRU P. R. THOMAS (on behalf of THIRU K. S. Ganapathi) : Will the Hon. the Minister for Education be pleased to state—

(*a*) whether it is a fact that the staff grant due to the Oriental High School, Mutharasanallur in the Tiruchirappalli Educational District for the months of April 1970, November and December 1972 and January to May 1973, has not been released and that the teachers of that school were not paid the salary due to them for these months;

(*b*) if so, the reason therefor; and

(*c*) the steps taken to pay the teachers their legitimate dues?

முத்தரசநல்லூர் ஓரியண்டல் உயர்நிலைப் பள்ளி

திரு. பி. ஆர். தாமஸ் (திரு கே. எஸ். கணபதி சார்பில்) : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினுக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்:

(அ) திருச்சிராப்பள்ளி கல்வி மாவட்டத்திலுள்ள முத்தரசநல்லூர் ஓரியண்டல் உயர்நிலைப் பள்ளிக்கு, 1970 ஏப்ரல் திங்கள், 1972-ஆம் ஆண்டு நவம்பர், டிசம்பர் திங்கள், 1973 ஜனவரி திங்களிலிருந்து மே திங்கள் ஆகிய மாதங்களுக்கு ஆசிரியர் பணியாளர் மானியம் வழங்கப்படவில்லை என்பது உண்மையா ? அப்பள்ளி ஆசிரியர்களுக்கு அம்மாதங்களுக்குச் சேர வேண்டிய சம்பளம் கொடுக்கப்படவில்லையா ?

(இ) ஆமெனில், அதற்கான காரணம் யாது ?

(உ) ஆசிரியர்களுக்குச் சேர வேண்டிய உரிய சம்பளத்தைக் கொடுக்க எடுத்துள்ள நடவடிக்கை யாவை ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) திருச்சிராப்பள்ளி, முத்தரசநல்லூரில் உள்ள கீழ்த்திசைமொழி உயர்நிலைப்பள்ளிக்கு வழங்க வேண்டிய ஆசிரியர் சம்பள மானியம் 1971 ஏப்ரல் 1972 நவம்பர், 1973 மே ஆகிய மூன்று திங்களுக்கு வழங்கப்படவில்லை.

(இ) & (உ) இப்பள்ளியில் பணியாற்றிய பயிற்சி பெறாத ஆசிரியர் ஒருவர் தனக்குச் சேரவேண்டிய ஊதிய பாக்கியைப் பெறும் பொருட்டு அப்பள்ளிக்கு 1971 எப்ரல் மாதத்துக்கு வழங்கப்படும் சம்பள மானியத்தை கோர்ட்டு மூலம் ஈடு (attachment) வாங்கியுள்ளார். அப்படியிருந்தும் அப்பள்ளி நிர்வாகி, அவ்வாசிரியருக்குச் சேரவேண்டிய சம்பள பாக்கியைத் தராததால், கோர்ட்டு தீர்ப்பை செயல்படுத்த அவ்வாசிரியர் அப்பள்ளியில் பணிசெய்த காலத்துக்குரிய ஊதியத்தை 6 விழுக்காடு வட்டியுடன் சேர்த்து கணக்கிட்டு மொத்தம் ரூ. 3,045ஐ திருச்சிராப்பள்ளி தலைமை சார்பு நீதிபதி (Principal–Sub Judge) அவர்களுடைய பேருக்கு செலுத்தப்பட்டது. 1970, எப்ரலுக்குச் சேரவேண்டிய சம்பள மானியம் 1970–71–ஆம் ஆண்டிலேயே பள்ளிக்குத் தரப்பட்டுவிட்டது. 1972–73-ஆம் ஆண்டில் அப்பள்ளியில் பல வகுப்புகளில் குறைந்த பட்சம் தேவையான எண்ணிக்கையில் மாணவர்கள் இல்லாத காரணத்தால் 1973-ஆம் ஆண்டு ஜுன் மாதம் 1-ம் தேதியில் அப்பள்ளி திடீரென்று மூடப்பட்டது. சம்பள மானியத் தொகையை கணக்கிட்டுத்தரத் தேவையான ஆவணங்கள் பள்ளிக் கல்வித்துறைக்குக் கிடைக்கவில்லை. அந்த ஆவணங்களைப் பெற்றதும் மானியத் தொகையை கணக்கிட்டு வழங்க மாவட்டக் கல்வி அலுவலர் தக்க நடவடிக்கை எடுப்பார்.

Scholarships for Research in Tamil Manuscripts.

* 204 *Q*.—Thiru S. S. THENNARASU (on behalf of Thiru K. Arivazhagan): Will the Hon. the Minister for Education be pleased to state—

(*a*) whether there is any proposal with the Government to (i) institute scholarships for studying and scrutinising Tamil manuscripts in the Government Oriental Manuscripts Library in Madras, (ii) allot funds for it, for preparing a comprehensive catalogue with subject, name and title, (iii) upgrade it into a Research Institute, and (iv) construct a separate building to house the same; and

(*b*) whether steps are being taken to acquire manuscripts now in private hands?

தமிழ் ஏட்டுச் சுவடிகளை ஆராய்வதற்குப் படிப்புதவித் தொகைகள்

திரு எஸ். எஸ். தென்னரசு (திரு க. அறிவழகன் சார்பில்): மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்:—

(அ) (i) சென்னை அரசு கீழ்த்திசை ஏட்டுச் சுவடிகள் நூலகத்தில் உள்ள தமிழ் ஏட்டுச் சுவடிகளைப் படிப்பதற்கும், ஆய்வு செய்வதற்கும்

1975 மார்ச் 29]

படிப்புதவித் தொகைகள் வழங்குதல், (ii) பொருள், பெயர், தலைப்பு ஆகியவற்றுடன் அடங்கிய விரிவான நூல் பட்டியல் ஒன்றைத் தயாரிப்பதற்கு நிதிகள் ஒதுக்குதல். (iii) அந்நூலகத்தை ஆராய்ச்சி நிலையமாகத் தரம் உயர்த்துதல், (iv) அந்நூலத்திற்குத் தனிப்பட்ட கட்டிடம் ஒன்றைக் கட்டுதல் ஆகியவற்றிற்கான செயற்குறிப்பு ஏதும் அரசிடம் உண்டா ?

(இ) தனிப்பட்டவர்களிடம் தற்போதுள்ள ஏட்டுச் சுவடிகள் வாங்குவதற்கு நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டு வருகிறதா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) (i)லிருந்து (iii) வரை இல்லை.

(iv) அரசு கீழ்த்திசைச் சுவடி நூலகத்திற்காகக் கட்டிடம் கட்டும் கருத்துரு ஒன்று 1974-ல் பரிசீலிக்கப்பட்டு, பின்னர் கைவிடப்பட்டது.

(இ) கையேட்டுப்படிகள் குறிப்பிட்ட நபரிடம் இருக்கும் விவரம் கியூரேட்டருக்குத் தெரிந்தபின் அவர் அதை வாங்கிப் பாதுகாக்க ஆவன செய்வார். சென்னையில் வசிக்கும் நபருடன் அதை வாங்க நேர்முகமாகத் தொடர்பு கொள்ளப்படும்.

Attenders working in Aided Schools.

* 205 *Q*.—Thiru P. R. THOMAS : Will the Hon. the Minister for Education be pleased to state—

(*a*) whether it is a fact that the attenders working in the aided schools have made a representation to give them a basic pay of Rs. 146; and

(*b*) if so, the action proposed to be taken thereon?

மானியம் பெறும் பள்ளிகளில் பணிபுரியும் சிற்றெழுத்தர்கள்.

திரு. பி. ஆர். தாமஸ் : மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன் —

(அ) மானியம் பெறும் பள்ளிகளில் பணிபுரியும் சிற்றெழுத்தர்கள் தங்களுக்கு ரூ. 146 அடிப்படைச் சம்பளம் கொடுக்குமாறு முறையீடு செய்துள்ளனர் என்பது உண்மையா ?

(இ) ஆமெனில், அதன் மீது எடுக்கக் கருதியுள்ள நடவடிக்கை யாது ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) ஆம்.

(இ) இக்கோரிக்கை அரசின் பரிசீலனையிலுள்ளது.

Bifurcated Course.

* 206 Q.—THIRU S. S. THENNARASU (on behalf of Thiru K. Arivazhagan): Will the Hon. the Minister for Education be pleased to state—

(*a*) the number of schools in the State declared as comprehensive schools;

(*b*) whether the S.S.L.C. level Secretarial Practice and Book-keeping will be made equivalent to Higher Technical Examination conducted by the Directorate of Technical Education;

(*c*) whether it will be extended to typewriting also; and

(*d*) whether there is any proposal to revise the syllabus for Secretarial Practice and Book-keeping under the Bifurcated Course?

இரு கூறுக்கப்பட்ட பாட முறை.

திரு. எஸ். எஸ். தென்னரசு (திரு. க. அறிவழகன் சார்பில்): மாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்—

(அ) இம்மாநிலத்தில் அடங்கல் பள்ளிகளாக அறிவிக்கப்பட்ட பள்ளிகள் எத்தனை ?

(இ) பள்ளி இறுதித் தேர்வு அளவில் செயலகப்பணிக் கல்விப் பயிற்சி, கணக்கு வைப்புப் பயிற்சி ஆகிய பாடங்கள், தொழில் நுட்பக் கல்வி இயக்குநர் அலுவலகத்தால் நடத்தப்படுகின்ற உயர் தொழில் நுட்பத் தேர்வுக்குச் சமமானதாக ஆக்கப்படுமா ?

(உ) இவ்வாறு உயர் தொழில் நுட்பத் தேர்வுக்குச் சமமாகக் கருதப் படும் இச்சலுகை தட்டச்சுத் தேர்வுக்கும் நீட்டிக்கப்படுமா ?

(எ) இரு கூறுக்கப்பட்ட பாட முறையின் கீழ் செயலகப் பணிக்கல்விப் பயிற்சி, கணக்கு வைப்புப் பயிற்சி ஆகியவற்றின் பாடத் திட்டத்தைத் திருத்துவதற்கான செயற்குறிப்பு ஏதேனும் உள்ளதா ?

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன் : (அ) 19.

(இ), (உ) & (எ) : இருமுனைப் பாடத்திட்ட பாடங்களில் ஒன்றாகிய "அலுவலக நடைமுறை" (**Secretarial Practice**) என்னும் பாடத்தை 10, 11 வகுப்புகளில் பயிலும் மாணவர்கள் பயில வேண்டிய

1975 மார்ச் 29.]

தட்டச்சு, வணிகக் கணக்கியல் (Book-Keeping) முதலிய பல பாடங்களில் தட்டச்சு என்னும் பாடத்தின் தகுதி மட்டும் 1974-75-ம் ஆண்டு முதல் தொழில் நுட்பக் கல்வி இயக்குநர் நடத்தும் "அரசு தொழில் கல்வி பரிட்சையில்" தட்டச்சு ஹையர் பரிட்சைக்குச் சமமாக தரம் உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. வணிகக் கணக்கியல் என்னும் பாடத்தின் தகுதியில் மாற்றம் எதுவும் செய்யப்படவில்லை. அதற்கான பாடத் திட்டத்தை மாற்றும் ஆலோசனையும் இல்லை.

Vasectomy Operation

* 207 *Q.* THIRU P. R. THOMAS (on behalf of Thiru K. S Ganapathi): Will the Minister for Health be pleased to state:

(*a*) whether it is a fact that a Vasectomy Operation was performed on a mentally unsound bachelor in the Krishnapuram Government Hospital in Tiruchirappalli District;

(*b*) whether the Collector of Tiruchirappalli has conducted an enquiry through the District Family Planning Maternity and Child Health Officer, at Tiruchirappalli in this case; and

(*c*) if so, the details thereof?

"வாசக்டமி" அறுவை சிகிச்சை.

திரு. பி. ஆர் தாமஸ் (திரு கே. எஸ். கணபதி சார்பில்): மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்:—

(அ) திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்டம் கிருஷ்ணபுரம் அரசினர் மருத்துவ மனையில் புத்தி சுவாதீனமற்ற பிரம்மச்சாரி ஒருவருக்கு "வாசக்டமி" அறுவை சிகிச்சை செய்யப்பட்டதென்பது உண்மையா?

(இ) இந்நேர்வில், திருச்சிராப்பள்ளி மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர், திருச்சிராப்பள்ளியிலுள்ள மாவட்ட குடும்ப நலத் திட்ட மகப்பேறு சிறுர்நல அதிகாரி மூலம் விசாரணை ஒன்றை நடத்தியுள்ளாரா?

(உ) ஆமெனில், அதன் விவரங்கள் யாவை?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன்: (அ) இல்லை.

(இ) ஆம்.

(உ) கேள்வியில் குறிப்பிட்ட இளைஞன் 1974-ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 12-ம் தேதி அன்று கிருஷ்ணபுரம் தொடக்க சுகாதார நிலையத்திற்கு வாசக்டமி அறுவை சிகிச்சைக்காக அழைத்து வரப்பட்டதாகவும் ஆனால் அவன் சித்த சுவாதீனமற்ற நிலையில் இருந்ததால் அந்நிலைய மருத்துவ அதிகாரி அறுவை சிகிச்சை செய்ய மறுத்துவிட்டதாக விசாரணையிலிருந்து தெரிய வந்தது. திருச்சி மாவட்ட குடும்ப நலத்திட்ட மகப்பேறு குழந்தைநல அதிகாரி 1974-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 10-ம் தேதியில் அவ்விளைஞனை நேரில் பார்வையிட்டு பரிசோதித்ததில் அவனுக்கு வாசக்டமி அறுவை சிகிச்சை செய்யப்பட்டது உண்மையென்று தெரிந்த போதிலும் எங்கு, எப்பொழுது அறுவை சிகிச்சை செய்யப்பட்டது என்பதனைத் தெளிவாக அறியமுடியவில்லை. அவ்விளைஞன் 1974-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 8-ந் தேதி முதல் 1974-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 13-ம் தேதி வரையில் சித்த சுவாதீனமற்ற நிலையில் வீட்டிலிருந்து காணமல் போயிருந்தான் எனவும் அந்நிலையில் யாராவது அவனை எங்காவது அறுவை சிகிச்சை செய்து கொள்ள தூண்டியிருக்கக் கூடும் என்பது மட்டும் புலனாகிறது. அவ்விளைஞன் 1974-ம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் 2-ம் தேதி ரயில்வே விபத்தில் இறந்துவிட்டான். இருப்பினும் எங்கு, எப்பொழுது, யாரால் அறுவை சிகிச்சை செய்யப்பட்டது என்பது பற்றிய சான்றுகள் கிடைக்க வில்லை.

Food Adulteration.

*208 *Q.*—Thiru L. BALARAMAN: Will the Hon. the Minister for Health be pleased to state:

(*a*) the number of cases registered in connection with food adulteration during 1972–73 and 1973–74; and

(*b*) among them, (i) the number of cases ended in conviction and (ii) the number of cases ended in acquittal?

உணவில் கலப்படம்.

திரு. எல். பலராமன்: மாண்புமிகு மக்கள் நல்வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினாக்களுக்குப் பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன்:—

(அ) 1972–73, 1973–74-ஆம் ஆண்டுகளில் உணவில் கலப்படம் செய்தது சம்பந்தமாக பதிவு செய்யப்பட்ட வழக்குகள் எத்தனை?

(இ) (i) அவைகளுள் தண்டனை விதிக்கப்பட்டவை (ii) தண்டனை விதிக்கப்படாதவை முறையே எத்தனை?

மாண்புமிகு திரு க. அன்பழகன்: (அ) உணவில் கலப்படம் செய்தது சம்பந்தமாக பதிவு செய்யப்பட்ட வழக்குகள் முறையே,

1972–73: 4,541; 1973-74: 4,778

1975 மார்ச் 29]

(இ) (1) அவைகளுள் தண்டனை விதிக்கப்பட்டவை முறையே :

1972–73 : 3,737
1973–74 : 4,055

(2) தண்டனை விதிக்கப்படாதவை :

1972–73 : 94
1973–74 : 151.

[பிற்பகல்—3–10]

திரு. எல். பலராமன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த உணவுக் கலப்படத்தில் பிடிக்கப்பட்டவர்களில், தண்டனை அளிக்கப்பட்டவர்கள் அதிகமாக இருப்பதினாலும், நிரபராதிகள் என்று நிரூபிக்கப்படுபவர்கள் குறைவாக இருப்பதினாலும், மேலும் இதுபோன்ற கலப்புகள் ஏற்படாமலிருப்பதற்கு அரசாங்கத்திற்கு ஏதாகிலும் தீவிர நடவடிக்கை எடுக்க உத்தேசம் இருக்கிறதா ? அல்லது இது சமுதாயத்தின் குறைபாடு என்று அமைச்சர் அவர்கள் கருதுவார்களேயானால், அதற்கான வழி வகை ஏதாகிலும் அரசிடம் இருக்கிறதா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவரவர்களே, கலப்புகள் ஏற்படாமலிருப்பதற்கு என்று சொன்னால் அது தானாகவே ஏற்படுவதாக இருந்தால்தான் அது ஏற்படாமலிருப்பதற்கு என்ன செய்வது என்று யோசிக்க முடியும். யாரோ ஒரு சிலர் கலப்படம் செய்கிறார்கள். செய்கின்றவர்களில் பலர் இவ்வாறு கைது செய்யப்படுகிறார்கள். கைதுசெய்யப்படுபவர்களுக்கு தண்டனை வழங்கக்கூடிய வாய்ப்பு ஏறத்தாழ நூற்றுக்கு 80 பேருக்கு தண்டனை கிடைத்திருக்கிறது. அப்படி நிரூபிக்கப்பட்டு தண்டனை கிடைக்கப்பட்ட அளவு போதுமானதாக இல்லை என்ற ஒரு கருத்து இன்றையதினம் நிலவுகிறது. தண்டனையை அதிகப்படுத்துவதற்கு இந்திய அரசு ஆலோசித்துக் கொண்டிருப்பதாகத் தெரிய வருகிறது. அப்படி அதிகப்படுத்தப்படுமானால், ஒரு வேளை இன்னும் ஜாக்கிரதையாக இருப்பார்கள். அம்மாதிரி கலப்படப் பண்டத்தை விற்பவர்கள் ஏமாறாமல் இருப்பார்கள். ஏமாற்றுவதற்கு என்று கலப்பவர்கள் அம்மாதிரித் துணியாமல் இருப்பார்கள் என்று எதிர்பார்க்கலாம்.

திரு. கே. ராஜாராம் : தலைவர் அவர்களே, உணவுப் பொருளில் கலப்படம் செய்வதின் மூலம் மிகவும் ஆபத்தாகவும், அபாயகரமாகவும் ஆன வியாதிகள் பல பேருக்கு வருகின்றன என்று பத்திரிகைகளிலே அடிக்கடி படிக்கிறோம். இப்பொழுது உள்ள சட்டம் போதாது என்று தெரிகிறது. சில பேரைப் பிடிக்கிறார்கள். கோர்ட்டுக்குக் கொண்டு போகிறார்கள். பெரும்பாலான கேஸ்கள் விடுதலை ஆகி விடுகின்றன. இப்படி ஏற்படுமானால்- கடுமையான முறையில் அவர்களைக் கண்காணிக்கவும் காணிக்கவும், தண்டிக்கவும் கோர்ட்டுக்கு அதிகாரம் இருப்பதற்கு மத்திய சர்க்கார் சட்டம் செய்யும்வரை காத்திராமல் நாமே அதைசெய்வதற்கு

ஏதேனும் இடம் இருக்கிறதா ? அரசாங்கம் அதைப் பரிசீலனை செய்கிறதா ? அப்படி இருந்தால் நாம் அதை ஏன் துரிதமாகக் கொண்டு வரக்கூடாது என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, இந்த வகையான எண்ணங்களைக் குறித்து வணிகத் துறையைச் சார்ந்தவர்கள் அதற்கு நேர்மாறான கருத்தை அடிக்கடி அரசாங்கத்திற்கு வலியுறுத்துகிறார்கள். காப்பியோடு கலக்கப்படுகிற, காப்பித்தூளிலே கலக்கிற சில இயல்பான தன்மையினாலேயே அந்தத் தூள் தன்மையிலிருந்து மாறுபட்டு சில தூள்கள் சேர்ந்து விடுகின்றன என்றும், அதனாலே பெர்சன்டேஜ் அதிகப்பட வேண்டுமென்றும், எண்ணெயிலே ஏற்படுகிற கொழுப்புப் பகுதி அதிகமாக இயற்கையிலே இருக்கிறது என்றும் ஒரு பக்கம் அவர்களுக்கு இன்றைக்கு விதிக்கப்படுகிற தண்டனைக்காக சில விதிமுறைகள் இருக்கின்றனவே, அவை தளர்த்தப்பட வேண்டுமென்றும் வியாபாரிகள் சார்பாக தொடர்ந்து வாதாடிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதே சமயத்தில் இன்னொரு பக்கத்தில் தண்டனையை அதிகப்படுத்த வேண்டும் என்கிறார்கள். திட்ட வட்டமான கருத்தைச் சொல்லக்கூடிய நிலையில் நாம் இல்லை. ஆலோசனைகள் எதுவாக இருந்தாலும் அது அந்தத் துறையினரைப் பரிசீலிக்குமாறு கேட்டுத்தான் மேலும் விளக்கம் பெற முடியும்.

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் : தலைவர் அவர்களே, உணவுக் கலப்படத்தைப் பொறுத்தவரையிலே, நகர மன்றங்களுக்கு அதைக் கண்காணிக்கிற பொறுப்பு கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. முன்னாலே எல்லாம் இவ்வளவு கலப்படம் இல்லை. இப்போது கலப்படம் அதிகமாகிக்கொண்டு வருகிற காரணத்தாலே, இந்த நகர மன்றகளிலிருந்து பொறுப்பை எடுத்து நேரடியாக அரசாங்க டிபார்ட்மெண்டின் கிழே கொண்டு வருவதற்கு அரசு ஆலோசிக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் பொறுப்பு எல்லாம் மிகப்பெரிதாக ஆகிவிடும். இப்பொழுது நகரத் துறையில் மட்டுமல்ல, உள்ளாட்சித் துறையைச் சேர்ந்த சில பஞ்சாயத்துக்களில்கூட, அதாவது 306 உள்ளாட்சித் துறையைச் சேர்ந்த மன்றங்கள் என்று சொல்லப்படுகிற காரணத்தாலே, 200-க்கு மேற்பட்ட மேஜர் பஞ்சாயத்துகளிலே இந்தச் சட்டத்தை நடைமுறைப் படுத்துவதற்கான முறையிலே இருக்கின்றது. நகர மன்றங்களிலே ஹெல்த் ஆபீசர் என்ற ஒரு அலுவலர் இருக்கிற காரணத்தாலே, பேரூராட்சி மன்றங்களுக்கு சுகாதார நடைமுறைச் சட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கான உரிமை கொடுத்திருக்கிற காரணத்தாலே, அவர்களைக் கொண்டுதான் இயங்க முடிகிறது. அரசாங்கமே இந்தப் பொறுப்பை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று சொன்னால், அதற்காகவும் செலவு தற்போதைய நிலையிலே ஏற்றுக் கொள்ளக்கூடியதாக இருப்பது கடினம்.

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் : தலைவர் அவர்களே, உணவுக் கலப்படத்திலே எடுக்கப்பட்ட பொருள்களை கிண்டியிலுள்ள கிங் இன்ஸ்டிடியூட்டிலே பரிசோதனை செய்கிறார்கள். ஆனால் அதிகப்படியான அளவிலே இந்த

உணவுப் பொருள்கள் வருமானால், அவைகளை பரிசோதனை செய்யக்கூடிய அளவிலே தற்போது கிங் இன்ஸ்டிடியூட் இல்லை என்று தெரிய வருகிறது. அதற்கு அரசு சில மாவட்டங்களிலே அந்தப் பரிசோதனைச் சாலைகளை அமைக்க இருப்பதாக எனக்குத் தெரிய வருகிறது. அதனுடைய நிலைமை எப்படி இருக்கிறது என்று அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன்: தலைவர் அவர்களே, இந்த கிங் இன்ஸ்டிடியூட் முதன் முதலாகத் தொடங்கப்பட்ட நிலையமாக இருந்தாலும், சென்னை மாநகராட்சியிலே கூட ஒரு பரிசோதனை நிலையம் இருக்கிறது. கோவையிலே ஒரு பரிசோதனை நிலையம் சில பொருள்களைப் பரிசோதனை செய்கின்ற வாய்ப்பைப் பெற்றிருக்கிறது. மதுரையில் ஒன்று அண்மையில் கட்டப்பட்டு முடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதற்காக $2\frac{1}{2}$ லட்சம் ரூபாய் செலவிட்டிருக்கிறோம். அது விரைவிலே செயலுக்குக் கொண்டுவரப்படும். தஞ்சாவூரிலே ஒன்று கட்டப்படுகிறது. அதைத் தொடர்ந்து சேலத்திலே ஒன்றும் நெல்லையிலே ஒன்றும் கட்டப்பட வேண்டும் என்ற ஒரு ஆலோசனை இருக்கிறது.

திரு. ஒய். வெங்கடேஸ்வர தீக்ஷிதர்: தலைவர் அவர்களே, இந்தக் கலப்பின வியாபாரத்தில் பிடிக்கப்படுகிற பொருள்கள் எனக்குத் தெரிந்த வரையிலே சிறு சிறு வியாபாரிகளிடமிருந்துதான் அதிகமாகப் பிடிக்கப்படுகின்றன. பெரும் வியாபாரிகள் கலப்படம் செய்து அதை மொத்தமாக சிறு சிறு வியாபாரிகளுடைய கடையிலே கொடுத்து விட்டுப் போய்விடுகிறார்கள். ஆனால் இதில் அவஸ்தைப்படுபவர்கள் சில்லரை வியாபாரிகள். அவர்கள் வியாபாரம் செய்யும்பொழுது பிடிபடுகிறார்கள். ஆகையினாலே கலப்படம் செய்கின்றவர்களை உற்பத்தி பண்ணும் இடத்திலேயே அவர்கள் மீது கேஸ் போடுகிற அளவிலே நடவடிக்கைகள் எடுக்க வழிவகை செய்ய முடியுமா என்பதை அறிய விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன்: தலைவர் அவர்களே, திருடுவதிலும் கூட ஏராளமாகத் திருடுபவர்களும், கறுப்புப் பணம் வைத்திருப்பவர்களிலே கூட லட்சக்கணக்கிலே கோடிக்கணக்கிலே வைத்திருப்பவர்களும் தப்பித்துக்கொள்கிறார்கள். அதைப் போல மொத்தமாக யாராவது கலப்படம் செய்தால், அந்தக் கலப்படம் செய்த பொருள்களை அவர்கள் சில்லரை வியாபாரிகளிடத்திலே விற்கிறபோது, அந்தக் கலப்படப் பொருள்களை அவர்கள் வாங்கிக் கொண்டாலும்கூட யாராவது பரிசோதனைக்குச் செல்லுகிறபோது, நல்ல தரமான பண்டத்தைக் காட்டி அவர்கள் மண்டியில் உள்ளது தரமான பொருள் என்று அவர்கள் சொல்லிவிடுகிறார்கள். சாதாரணமாக எளியவர்களாலே வலியவர்களை இந்த வழக்கிலே பிடிப்பது மிகக்கடினமான காரியம். சில்லரை வியாபாரிகள் மக்களிடத்திலே கலப்படப் பண்டங்கள் விற்கிற போது அவை தரமான பண்டம்தானா என்று பார்த்து விற்கவேண்டும். நல்ல எண்ணெய் என்று சொல்லிவிட்டு கலப்பட நெய் விற்பது குற்றம் தான். ஆகவே அந்த அடிப்படையிலே யார் மக்களிடத்திலே விற்கிற நிலையிலே பிடிபடுகிறார்களோ அவர்கள் மீது வழக்கு போடுவதன் மூலமாக அவர்கள் அந்தக் கலப்படப் பண்டம் விற்கிற பெரிய முதலாளிகளிடத்திலே அந்தப் பண்டங்களை

வாங்காமல் அவர்கள் புறக்கணிப்பதன் மூலமாக, அவர்களிடத்திலே அந்தப் பண்டங்களை ஏற்பது இல்லை என்று சொல்வதன் மூலமாகத்தான் ஒரு நல்ல சூழ்நிலையை உருவாக்க முடியும்.

திரு. எல். பலராமன் : தலைவர் அவர்களே, அத்தியாவசியமான உணவுப்பண்டங்களையாகிலும் அரசாங்கம் அக்மார்க் என்ற முறையில் பரிசீலித்து முத்திரையிட்டு நல்ல தரமான உணவுப் பொருள்கள் என்று சான்றிதழ்கள் வழங்குவதற்கான ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்குமா என்று அறிய விரும்புகிறேன். அதனுல் கலப்படம் குறையும் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : அக்மார்க் போன்ற சில அடையாளங்களை அரசாங்கம் ஏற்கனவே முறைப்படுத்தியிருக்கிறது. இதைப் பலர் தங்களுடைய பண்டங்களுக்குக் கையாளுகிறுர்கள். சில்லரையாக விற்கிற இடத்திலே இந்த அடையாளங்களோடு அவைகளை விற்பது என்பது கடினமான காரியம். இவ்வாறு சில்லரைப் பண்டங்கள் விற்கிற கடையிலே ஒரு குறிப்பிட்ட அளவிலேதான் அடையாளமிட முடியும். ஆகவே அப்படிப் பண்டங்களை விற்பது மிகக் கடினமான காரியம். ஏழைகளாலே அந்தப் பண்டங்களை வாங்க முடியாது. ஆக, எந்தப் பண்டங்களாக இருந்தாலும், கலப்போடு கூடிய பண்டத்தை விற்கக்கூடாது என்பதற்கு அந்தந்த வியாபாரிகள் பெருமளவு பொறுப்பேற்றுக் கொள்ளவேண்டும்.

Prevention of Environmental Pollution.

* 209 Q.—THIRU S. NARAYANASWAMY (on behalf of Thiru D. V. D' Monte): **Will the Hon. the Minister for Health be pleased to state the steps taken by the Government to prevent environmental pollution, particularly air and water, in the interests of public health?**

சுற்றுப்புற தூய்மை கெடுவதைத் தடுத்தல்

திரு. எஸ். நாராயணசாமி (திரு. டி. வி. டி'. மாண்டி சார்பில்) : மாண்புமிகு மக்கள் நல் வாழ்வுத்துறை அமைச்சர் அவர்கள் கீழ்க்கண்ட வினவிற்கு பதிலளிக்க வேண்டுகிறேன் :

மக்கள் நல் வாழ்வு நலனையொட்டி, சுற்றுப்புறத்தூய்மை குறிப்பாக காற்று, தண்ணீர் ஆகியவற்றின் தூய்மை கெடுவதைத் தடுப்பதற்கு அரசு எடுத்துள்ள நடவடிக்கைகள் யாவை?

மாண்புமிகு திரு. க. அன்பழகன் : சுற்றுப்புறத் துப்புரவிற்காக, தொழிற்சாலைக் கசிவுகள், தொழிற்சாலை வாயுக்கள், இரசாயனங்கள், பூச்சிக் கொல்லிகளைப் பயன்படுத்துதல், மக்களின் கவனக்குறைவு போன்ற காரணங்களால் காற்று, நீர், நிலம் ஆகியவற்றின் தூய்மை கேட்டினுல் ஏற்படும் பிரச்சினைகள் குறித்து முறையான ஆய்வை மேற்

1975 மார்ச் 29]

கொள்ள தலைமைப் பொறியாளர் ஒருவரின் பதவித் தரத்தில் சுற்றுப்புறச் சுகாதாரச் சிறப்பு அதிகாரி ஒருவரை இந்த அரசு நியமித்துள்ளது.

சென்னை மாநகரிலும், மாநகரைச் சுற்றிலும் காற்றுத் தூய்மைக் கேடு ஆவதைத் தடுப்பதற்கான வழி வகைகளை ஆய்வு செய்து, பரிவுரை செய்ய 1971-ல் அரசு, குழு ஒன்றை அமைத்தது. குழுவின் பரிவுரையை தென்னிந்திய ரயில்வே, சென்னை எண்ணெய்த் தூய்மைத் தொழிற்சாலை, அரசு போக்குவரத்துத் துறை, இந்தியத் தொழில் நுட்ப நிறுவனம், காவல்துறை தொழிற்சாலைகள் தலைமை இன்ஸ்பெக்டர் முதலிய பல்வேறு அதிகாரிகளுக்கு இந்தப் பரிவுரைகள் நிறைவேற்றப்படுவதற்காக அனுப்பப்பட்டுள்ளன.

இந்த அரசால் அமைக்கப்பட்ட 'நீர்—வடிகாற் தூய்மைப் படுத்தும் குழு' என்ற உயர் அதிகாரக் குழு நீரின் தூய்மைக்கேடு குறித்த பல்வேறு கூறுகள் பற்றி ஆய்வு செய்கிறது. மேலும், இக்குழு, இம் மாநிலத்தில் புதிய தொழில்களை ஆரம்பிப்பதற்கு உரிமம் வழங்குவது குறித்து அரசால் கலந்தாலோசிக்கப்பட வேண்டிய ஒரு முகவரைப்பாகவும் செயல்படுகிறது. கள ஆய்வுகளைச் செய்து, கசிவுகளை தூய்மைப்படுத்துவதற்கான முறைகளையும், அவற்றை தீங்கற்றவைகளாக மாற்றுவதற்கான பரிவுரைகளையும் இக் குழு செய்கிறது. குழுவின் பரிவுரைகளைச் செயல்படுத்துவது குறித்து குடும்பநலத்துறை இயக்குநரால கண்காணிக்கப்பட்டு வருகிறது.

(பிற்பகல் 3-20)

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர்: வினாக்கள்—விடைகள் முடிவுற்றன.

[குறிப்பு.—ஓர் உரையின் தொடக்கத்தில் இடப்பட்டிருக்கும் உடுக்குறி (*) அவ்வுரை உறுப்பினரால் சரி பார்க்கப்பட்டது என்பதைக் குறிக்கும்.]

திரு. ஒய். வெங்கடேஸ்வர தீக்ஷிதர்: தலைவரவர்களே, நான் ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் கொடுத்திருந்தேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர்: லைஞக ஒழுங்காக வரட்டும் என்கிறேன். அதற்குள் என்ன தலை மூழ்கியா போய்விட்டது? இல்லையே. உறுப்பினர் அவர்கள் உட்கார வேண்டும்.

2. ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம்.

அண்ணாமலைப் பல்கலைக் கழகத்தில் மாணவர்களிடையே ஏற்பட்டுள்ள பதட்ட நிலை குறித்து.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர்: திரு. எஸ். எஸ். ராமசாமி படையாச்சி, எம்.எல்.சி., அவர்கள் கீழ்க்கண்ட ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்திற்கு முன் அறிவிப்பு கொடுத்துள்ளார்கள்.

"நான்கைந்து நாட்களாக தொடர்ந்து அண்ணுமலைப் பல்கலைக் கழகத்தில் ஒரு வகுப்பாரைச் சேர்ந்த மாணவர்களை மற்ருெரு வகுப்பாரைச் சேர்ந்த மாணவர்கள் வெளியாட்களின் உதவியுடன் பல்கலைக் கழகத்துக்குள்ளும் விடுதிக்குள்ளும் செல்ல முடியாதவாறு தடுத்து நிறுத்திக் கொண்டிருக்கிருர்கள். மேலும் மாணவர்களை தேர்வு எழுதவும் விடாமல் தடுத்துக் கொண்டிருக்கிருர்கள். அத்தடுப்பை மீறி உள்ளே மாணவர்கள் சென்ருல், அவர்களின் உயிருக்குச் சேதம் விளையும் என்று பயமுறுத்துகின்ருர்கள். இதுபற்றி ஒரு பதட்ட நிலையே அங்கு உருவாகியுள்ளது".

இது எவ்வாறு ஒத்திவைப்புத் தீர்மான விதிகளின் கீழ் வரும் என்பதை மட்டும் சுருக்கமாகக் கூற வேண்டுகிறேன்.

திரு. எஸ். எஸ். ராமசாமி படையாச்சி: மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, என்னுல் கொடுக்கப்பட்ட இந்த ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தின் நோக்கம் அங்கு மாணவர்கள் மத்தியிலே ஒரு பயங்கரமான சூழ்நிலை இருக்கின்றது, இந்தச் சூழ்நிலைக்கு என்னென்ன காரணம் என்பதைப் பற்றி நாம் விவாதிக்க வேண்டும் என்பதுதான். அதைத் தீர்த்து வைக்க வேண்டும். அரசு முயற்சியெடுத்து அதைத் தடுக்க ஆவன செய்ய வேண்டுமென்பதை விவாதிப்பதற்காகவே இத் தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக்கின்றேன். அங்குள்ள நிலைமை இன்னும் மோசமாகாமல், அதைத் தடுத்து நிறுத்துவதற்கான வழிவகைகளைச் செய்ய வேண்டுமென்பதற்காகவே நான் அதைக் கொடுத்திருக்கின்றேன். இதைப் பற்றி இன்று காலையிலே கூட அண்ணுமலைப் பல்கலைக் கழகத்திலிருந்து மாணவர்கள் வந்து என்னிடத்தில் நேரில் சொன்னுர்கள். நாங்கள் எல்லாம் அந்தப் பல்கலைக் கழகத்துக்கு உள்ளே போக முடியாமல் தடுக்கப்படுகிறோம், மீறிச் சென்ருல் அங்கே உயிருக்கே ஆபத்தாக இருக்கும் என்று சொன்னுர்கள். தடுத்து நிறுத்துகிறவர்கள் எல்லாம் யார், மாணவர்களா அல்லது மற்றவர்களா அல்லது போலீசா என்று கூட நான் கேட்டேன். "அவர்கள் மாணவர்களல்ல, வெளியாட்கள். அவர்களை அங்குள்ள மாணவர்களுக்கு உதவியாக வரவழைத்து 4, 5 நாட்களாக வைத்துக் கொண்டு இப்படி பயமுறுத்துகிருர்கள். இப்படி அங்கு ஒரு பயங்கரமான சூழ்நிலை இருக்கின்றது. அதை நாங்கள் போலீசுக்குக் கூடத் தெரிவித்தோம். அவர்களும் அதற்குத் தகுந்த பாதுகாப்பு கொடுக்கவில்லை. நாங்கள் வெளியிலே இருந்து கொண்டிருக்கின்ருேம். இன்னும் ஒரு வாரத்தில் பரீட்சை எழுத வேண்டும்" என்று சொல்கிருர்கள். அந்தப் பல்கலைக் கழகத்துக்குள்ளே போக முடியாமல் தடுத்து நிறுத்தி அங்கே ஒரு பயங்கரமான சூழ்நிலையை உண்டு பண்ணியிருக்கின்ருர்கள். இதையெல்லாம் இன்று காலையிலே என்னிடத்திலே வந்து சொன்னுர்கள். அவர்களிடத்திலிருந்து அவர்களுடைய கருத்துக்களை, அவர்களுடைய குறைபாடுகளை எல்லாம் எழுதிக் கொடுக்கச் சொல்லி அவர்கள் எழுதிக் கொடுத்ததை முதல்வர் அவர்களிடத்திலே இன்று காலையிலே நான் கொடுக்கச் செய்திருக்கின்றேன். எப்படியோ வேண்டுமென்றே பொதுவாக தமிழகத்திலே இப்படி ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை நான் மிகவும் வேதனையோடு இங்கே கூறிக் கொள்ளுகின்றேன். அண்மையிலே சட்டக் கல்லூரியிலே நடந்த பயங்கரமான சம்பவங்களை அடுத்து, அண்ணுமலைப் பல்கலைக்

கழகத்தில் அதே மாதிரி சம்பவங்கள் ஏற்பட்டிருக்கின்றன. இன்னும் வெங்கடேஸ்வரா விடுதியிலே, பிரசிடென்சி காலேஜைச் சேர்ந்த விடுதியிலே இப்படி அடிக்கடி பல சச்சரவுகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன. ஏதோ மாணவர்களிடையிலோ அல்லது அங்கே நடக்கின்ற யூனியன் தேர்தலிலோ வருகின்ற சர்ச்சைகளாக இருந்தாலும்கூடப் பரவாயில்லை, ஆனால் வெளியிலிருந்து ஆட்கள் சில குறிப்பிட்ட சமூகத்தைச் சேர்ந்த மாணவர்களுக்காக அங்கு வந்திருந்துகொண்டு இப்படி விடுதிக்குள் புகுந்து, அடித்து நொறுக்கி நசுக்கியிருக்கிறார்கள். மரணமேற்படக்கூடிய ஆபத்துக்கு உள்ளாக்கப்பட்டிருக்கின்றார்கள். இதில் குறிப்பாக பாதிக்கப்படுகின்றவர்கள் வன்னிய மாணவர்கள் என்று தெரிகிறது. இந்த நிலைக்கு என்ன காரணம் ? எதற்காக இந்நிலைமை உருவாக்கப்படுகிறது ? அதிலும் வன்னியர்கள் பெருவாரியாக வாழ்கின்ற பகுதிகளிலே இவ்வளவு பெரிய பயங்கரமான சூழ்நிலைகளை உண்டு பண்ணுகிறவர்கள் யார் என்பதை நானும் கூட அறிய ஆசைப்படுகிறேன். முதல்வர் அவர்களும் இந்த அரசும் தலையிட்டு இவைகளையெல்லாம் நல்ல முறையிலே சீர்படுத்த வேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய கோரிக்கை. இதை மிகைப்படுத்தி இதிலிருந்து ஓர் அரசியல் லாபத்தை நான் அடைய விரும்பவில்லை. நான் கிளர்ச்சி செய்தோ, மக்களை பல தொல்லைகளுக்கு ஆளாக்கியோ, இளைஞர்களைத் துன்பத்திற்கு ஆளாக்கியோ லாபம் அடைய வேண்டுமென்பதற்காக எப்போதும் முயற்சித்ததேயில்லை. அப்படி வருகின்றவர்களையெல்லாம்கூட நான் கண்டித்துத் திரும்பிப் போகச் சொல்லி, அங்குள்ளவர்களை வைத்தே அந்த மாதிரி விஷயங்களையெல்லாம் நல்ல மாதிரியாக முடித்து வைத்திருக்கின்றேன். இப்பொழுது தமிழகத்திலே இது கட்டுக்கடங்காமல் போன ஒரு நிலவரமாக இருக்கின்றது. குறிப்பாக சென்னை சட்டக் கல்லூரியிலும், அண்ணாமலைப் பல்கலைக் கழகத்திலும், வெங்கடேஸ்வரா ஹாஸ்டலிலும் இந்த மாதிரி நிலைமைகள் இருந்து கொண்டிருக்கின்றன. இந்த நிலையெல்லாம் எனக்குக் கொஞ்சம் விவரமாகவே தெரியும். இதில் யார் யார் தலையிடுகிறார்கள், யார் யார் சொல்லுகிறார்கள், யார் யார் செய்கிறார்கள், யார் யார் உதவி பண்ணுகிறார்கள், இந்த நிலைமைகளை எல்லாம் எதற்காக உருவாக்குகின்றார்கள் என்பது எனக்குத் தெரியும். இந்த நிலைமை இன்னும் மோசமாகாமல் இருக்க வேண்டுமென்பதற்காகத்தான் இந்தத் தீர்மானத்தைக் கொண்டு வந்திருக்கிறேன். எப்படியாகிலும் தமிழக அரசு இதில் தலையிட்டு சுபிட்சமான ஒரு நிலைமையை அங்கே கொண்டு வர வேண்டுமென்பதுதான் என்னுடைய வேண்டுகோளே தவிர, இதை ஏதோ ஒரு கிளர்ச்சிக்காகச் சொல்லவில்லை. ஆனால் தமிழகத்திலே வன்னியர் பெருவாரியாக வாழுகின்ற பகுதியிலே இந்தச் சூழ்நிலைகளை உருவாக்கினால், அதன் பின் விளைவுகள் மிகவும் மோசமாக இருக்கும் என்பதை நான் வேதனையோடு கூறிக்கொள்ளுகின்றேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ராமசாமி படையாச்சி அவர்கள் இங்கே கொண்டு வந்துள்ள ஒத்தி வைப்புத் தீர்மானத்திலே அண்ணாமலைப் பல்கலைக் கழகத்தில் ஏற்பட்ட நிகழ்ச்சியைப் பற்றிக் குறிப்பிட்டுக் கூறினார்கள். அண்ணாமலைப் பல்கலைக் கழகத்தில் அடிக்கடி ஏதேனும் ஒரு

காரணத்தை சாக்காகக் கொண்டு இப்படிப்பட்ட மாச்சர்யங்கள் ஏற்பட்டு வருவது வருந்தத்தக்க ஒன்று. மார்ச் மாதம் 18–ஆம் தேதியன்று அங்கே சடுகுடு விளையாட்டுப் போட்டி நடைபெற்ற நேரத்திலே மாண வர்களிடையே மேல் பட்டப் படிப்பு படிக்கின்ற மாணவர்கள் வாழுகின்ற விடுதியைச் சேர்ந்தவர்களுக்கும் பட்டப் படிப்புப் படிக்கின்ற மாணவர்கள் வாழுகின்ற விடுதியைச் சேர்ந்த மாணவர்களுக்கும் இடையே ஏதோ தகராறு ஏற்பட்டு, அதிலே பன்னீர்செல்வம் என்ற மாணவரை சிவசாமி என்ற ஒரு மாணவர் தாக்கியிருக்கிறார். அந்த சிவசாமி யார் என்று கேட்டால், ஏற்கெனவே தேர்வில் தோற்றுப் போய் பரீட்சை எழுதுவதற் காக அங்கே வந்து தங்கியிருக்கிறவர் என்று பின்னால் எனக்குத் தெரிய வந்தது. பிறகு அந்த சிவசாமியும் வேறு சிலரும் சேர்ந்து கொண்டு அன்று இரவே பன்னீர்செல்வம் என்ற அந்த மாணவரைத் தாக்கி யிருக்கிறார்கள். அதோடு மேற்கொண்டு ஒரு ஐந்தாறு பேரையும் தாக்கியிருக்கிறார்கள். மறுநாள் காலையிலே பன்னீர்செல்வம் என்ற மாணவர் சிதம்பரம் காவல் நிலையத்தில் அதைப் பற்றிப் புகார் செய்திருக் கிறார். அந்தப் புகார் அண்ணாமலை நகரினுடைய காவல் துறை யினருக்கு மாற்றப்பட்டு, அது பற்றி விசாரிப்பதற்காக ஏற்பாடு செய்யப் பட்டிருக்கிறது. அதே நேரத்தில் அண்ணாமலைப் பல்கலைக் கழகத் துணை வேந்தரும் அங்கு பதட்ட நிலை ஏற்படாமலிருப்பதற்காக தக்க பாதுகாப்பு வேண்டுமென்று காவல் துறையினரைக் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார். இந்த நிலை ஏற்பட்ட உடனேயே விளையாட்டுப் போட்டிகள் எல்லாம் நிறுத்தப் பட்டு விட்டன. அண்ணாமலைப் பல்கலைக் கழகத்தினுடைய துணை வேந்தரின் வேண்டுகோளுக்கு இணங்க, காவல் துறையினர் அண்ணாமலைப் பல்கலைக் கழகத்தினுடைய சுற்றடைப்புக்கு உள்ளேயே இருந்து பாதுகாப்புத் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டதற்கு இணங்க, இப்பொழுது காவல் துறையினர் சுற்றடைப்புக்குள்ளேதான் இருந்து கொண்டு வருகிறார்கள். அப்படி இருந்தாலும், தனிப்பட்ட இடங்களிலே மாணவர்கள் சந்திக்க நேர்ந்தால் கூட, அசம்பாவிதங்கள் ஏற்படுகின்றன. 23 ஆம் தேதி ராமமூர்த்தி என்ற ஒரு மாணவர் தாக்கப்பட்டதாகப் புகார் கொடுத் திருக்கிறார். அன்று இரவு 1–15 மணிக்கு அவரை குணசேகரன், இளங் கோவன் என்ற இரண்டு மாணவர்கள் தாக்கியதாக ஒரு புகார் கொடுத்

(பிற்பகல் 3-30)

திருக்கிறார். 24–ந்தேதி ராமலிங்கம் என்பவர் சிதம்பரம் காவல் நிலையத்தில் மாலை 7½ மணிக்கு ராஜகோபாலன், கணேசன், குணசேகரன் ஆகியோர் தங்களை சிதம்பரத்தில் தாக்கி விட்டதாக ஒரு புகார் செய்திருக் கிறார். இந்தப் புகார்கள் எல்லாம் பதிவு செய்யப்பட்டு, முறைப்படி விசாரணை செய்யப்பட்டு, நடைமுறைக்குக் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்றன. அதுபற்றி விசாரித்து தக்க நடவடிக்கை எடுக்கும்படியாகக் கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ராமசாமி படையாச்சி அவர்கள் சொல்லுகிற மாதிரி அங்கு ஏற்பட்டிருக்கிற மாச்சர் யங்கள் உள்ளபடியே நமக்கெல்லாம் கவலை தருகின்ற ஒன்றாகத்தான் இருக்கின்றது. அதைக் கூடிய விரைவில் பக்குவப்படுத்தி மாணவர்கள் மாணவர்கள் என்ற உணர்வோடு பழகிப் பணியாற்ற வேண்டும் என்கின்ற முயற்சியில் ஈடுபடும்படியாகத்தான் பல்கலைக் கழகத் துணை வேந்தரும், பேராசிரியர்களும், மற்றவர்களும் கேட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆனால்

1975 மார்ச் 29] (டாக்டர். இரா. நெடுஞ்செழியன்)

அந்த நிலை இல்லாமல் உணர்ச்சி வசப்பட்டு, உறுப்பினர் அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னது மாதிரி, பல்வேறு இடங்களில் நிலைமை ஏற்பட்டிருப்பது மிகமிக வருந்துவதற்குரிய ஒன்றுதான். அதை சமுதாயத்தில் இருக்கிறவர்களும், மாணவர்களும், மற்றவர்களும் உணர்ந்து சீர்பட்டாலொழிய, காவல் துறையினர் ஒவ்வொரு இடத்திலும் இருந்து அதைச் செம்மைப்படுத்துவார்கள் என்று நாம் எதிர்பார்க்க இயலாது. அதற்கான வழி வகைகளை நாம் காண வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். இது பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ராமசாமி படையாச்சி அவர்கள் சொல்லியதற்கு இரண்டு, மூன்று நாட்களுக்குப் பின்னால், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் அவர்களும், அந்த மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த தலைமைக் காவல் அதிகாரி அவர்களும், ஒரு பதட்ட நிலை இருப்பதனாலும், மாணவர்கள் அஞ்சுவதனாலும், தக்க பாதுகாப்பு தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளப்பட்டிருக்கிறார்கள். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரவர்களும் தக்க பாதுகாப்பு ஏற்பாடுகளெல்லாம் செய்வதாகச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இப்போது பரீட்சை எழுதுவதற்காக விடுமுறை விடப்பட்டிருக்கிறது. விடுமுறைக்குப் பலர் பல இடங்களுக்குச் சென்றிருக்கிறார்கள். இப்போது அங்கே அமைதியான சூழ்நிலை இருப்பதாகக் கூறுகிறார்கள். ஆனால் என்ன பாதுகாப்பு தந்தாலும், எங்கேயாவது இரண்டொருவர் தனியாகச் சந்திக்கின்ற நேரத்தில் இந்த மாச்சரியத்தின் அடிப்படையிலே ஒருவரையொருவர் அடிக்கின்ற சூழ்நிலை ஏற்பட்டுவிடுமேயானால், பிறகு அதை விசாரித்து தண்டிக்க வேண்டிய நிலைமை வருகிறது. மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்களும் காவல் துறை அதிகாரிகளைக் கேட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். இதற்குப் பின்னணியில் யாராவது இருந்தாலும் கூட, கட்டாயம் அவர்கள் கண்டு பிடிக்கப்பட வேண்டும், தண்டிக்கப்பட வேண்டும். அதற்கான முழு முயற்சியும் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். இது வேறு பல கல்லூரிகளுக்கும் பரவாமல் தடுக்க வேண்டும் என்பதைக் கடுமையாக மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்களும் இன்று காலையில் சொல்லியிருக்கிறார்கள். இரண்டு நாட்களுக்கு முன்னாலும் கூட மாவட்ட ஆட்சித் தலைவரிடம் தொலைபேசியின் மூலம் சொல்லும் போது, இதைக் குறிப்பிட்டுக் காட்டியிருக்கிறார்கள். தக்க பாதுகாப்பு ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு வருகின்றது. என்றாலும் கூட மாணவர்கள் நிலைமையை உணர வேண்டிய நிலையிலே இருக்கிறார்கள். இரு பிரிவாகப் பிரிந்தால், மாச்சரியங்களுக்கு இடமில்லாமல் இருக்க வேண்டும் என்பதுதான் அரசினுடைய நோக்கம். பல்கலைக் கழகத் துணை வேந்தரை இன்று காலையிலும் கேட்டோம். ஓரளவுக்கு இருக்கிறது. நாங்கள் சமாதானப்படுத்திக் கொண்டு வருகிறோம் என்று குறிப்பிட்டார்கள். பரீட்சை எழுதுகிறவர்களும், மற்றவர்களும், மாணவர்களும் தனிப்பட்ட முறையிலே அச்சப்படத்தக்க அளவிலே நிலைமை இருக்குமேயானால், முன்கூட்டியே காவல் துறையினருக்குத் தெரிவிக்கலாம். அப்படித் தெரிவித்தால், அவர்களுக்குத் தனிப்பட்ட முறையில் பாதுகாப்புத் தரப்படும். யாரையாவது கொண்டு வந்து வைத்துக்கொண்டு யாராவது தாக்குவார்களேயானால், அவர்கள் காவல் துறையினரிடத்திலே தக்க பாதுகாப்புத் தர வேண்டுமென்று வந்தால், அதற்கான பாதுகாப்பைத் தரவேண்டுமென்று காவல் துறையினருக்குச் சொல்லியிருக்கிறோம். இந்த ஏற்பாடுகளெல்லாம் ஓரளவு சுமுக சூழ்நிலையை ஏற்படுத்துமென்று கருதுகிறோம். இது மட்டுமல்லாமல் சிதம்பரம் நகரத்திலிருக்கும் பெரியவர்களும் ஒரு சமாதான நிலையை ஏற்படுத்துவதற்கான முயற்சியில்

ஈடுபட்டிருக்கிறார்கள் என்று பல்கலைக்கழகத்தினுடைய பதிவாளர் அவர்கள் காலையிலே குறிப்பிட்டார்கள்.

இந்த முயற்சிகள் எல்லாம் நடைபெற்றுக்கொண்டிருக்கின்றன. அரசு தக்க முயற்சிகள் எடுத்து வருகிறது. இதைக் கண்காணிப்பதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொண்டு வருகிறது. பெரியவர்களும், மற்றவர்களும் கூட இந்த வகையில் ஈடுபட வேண்டும். திரு. இராமசாமி படையாச்சி அவர்களும் இந்த நிலையெல்லாம் வராமல் இருப்பதற்கு அவர்களாலான உதவியைச் செய்து வருகிறார்கள். அவர்கள் எடுத்துச் சொல்லியது போல, அறிவுரைகளை வழங்கிக் கொண்டுதான் வருகிறார்கள். என்றாலும் கூட இந்த மாச்சரியங்கள் நாம் இல்லாத இடங்களிலிருந்து வந்து சேர்ந்து விடுகின்றன. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு பெரியவர்களும் ஈடுபட வேண்டியவர்களாக இருக்கிறார்கள். அரசு கண்காணிப்பாக இருந்து முறைப்படியான நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளும் என்ற தன்மையை எடுத்துக் கூறுகிறேன். அதற்கான நிலைமைகளை மாண்புமிகு முதலமைச்சரவர்களும், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர் மூலமும், மாவட்டக் கல்வி அதிகாரி மூலமாகவும் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைக் கூறி இதற்கு மேல் இதை விவாதித்து முடிவு காணவேண்டிய நிலை இல்லாத காரணத்தால், ஒத்தி வைக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். எஸ். ராமசாமி படையாச்சி: அமைச்சரவர்கள் எடுத்துக் கொண்ட முயற்சிக்கு நான் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஏதோ மாணவர்கள் அவர்களுக்குள்ளே சண்டையிடுவதாக இல்லை. ஒரு குறிப்பிட்ட சமூகத்தைச் சேர்ந்த மாணவர்களுக்கு எதிராக வெளி மாவட்டங்களிலிருந்து 100, 200 பேர்கள் அங்கு வந்து, 4, 5 நாட்கள் தங்கி இப்படி ஒரு பயங்கரமான நிலைமையை உண்டு பண்ணியிருக்கிறார்கள். காலையில் 5 மாணவர்கள் அண்ணாமலை சர்வகலாசாலையிலிருந்து வந்து என்னிடத்திலே இதைச் சொன்னார்கள். அவர்களெல்லாம் எங்கெங்கு தங்கியிருக்கிறார்கள் என்று கூட நான் கேட்டேன். சிதம்பரத்திலே பேலஸ் ஹோட்டல் என்ற ஹோட்டலிலே தங்கியிருக்கிறார்கள். இன்னும் சிலர் ஒரு ரைஸ் மில்லிலே தங்கியிருக்கிறார்கள். இவர்களுக்கெல்லாம் அங்கு பொதுவாக சாப்பாடு போன்ற பல வசதிகள் செய்து கொடுக்கப்பட்டு, அங்கே ஏதோ ஒரு பெரிய "ரிசர்வ் ஆர்ம்ட் போலீஸ்" மாதிரி வைத்திருக்கிறார்கள் என்று காலையில் வந்தவர்கள் சொன்னார்கள். அரசாங்கம் தான் இதனைச் செய்திருக்கிறது என்று நான் சொல்லவில்லை. நடக்கும் அரசாங்கத்தின் சக்திக்கு அப்பால் ஒரு சக்தி இருந்து கொண்டு இந்த மாநிலத்திலே குழப்பத்தையும், பயங்கரத்தையும் உண்டு பண்ணுகிறது என்பதுதான் எனக்குத் திரும்பத் திரும்ப வேதனை தருவதாக இருக்கிறது. ஆனால் அங்கு இருக்கிறவர்களைக்கொண்டு விசாரிக்கச் சொல்கிறோம், கலெக்டரைக் கொண்டு விசாரிக்கச் சொல்கிறோம், போலீஸ் அதிகாரியைக் கொண்டு விசாரிக்கச் சொல்லுகிறோம் என்று சொன்னால், அங்கிருக்கின்ற இரண்டு சப்-இன்ஸ்பெக்டர்களே இந்தக் கலகத்திற்கு உடந்தையாக இருக்கிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அங்கு இருக்கின்ற "டெபுடி சூபரிண்டெண்ட்" "இது என்ன வன்னியர்கள்

கோட்டையா ? உங்கள் இஷ்டப்படி செய்யலாமா ?" என்று ஏதோ ஷதாரித் தனமாகப் பேசுவதாகச் சொன்னார்கள். இதையெல்லாம் அரசாங்கம் மனத்தில்கொண்டு, எதிர்காலததில் இந்த மாதிரி ஒரு தவருன எண்ணத்தோடு ஒரு பயங்கரமான சூழ்நிலை இருக்கக்கூடாது என்பதுதான் என்னுடைய பெருந்த அவா என்பதை மீண்டும் கூறிக் கொண்டு, அரசாங்கததினுடைய முயற்சிக்கு என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, அப்படி வெளி மாவட்டத்திலிருந்து யாராவது வெளியார்கள் கொண்டுவரப்பட்டு இந்தக் கலவரத்திலே ஈடுபடுத்தப்படுவார்களேயானல், அது பற்றியும் விசாரித்துத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். அதிகாரிகளைப்பற்றிச் சொன்னார்கள். அதிகாரிகள் கலவரத்தை அடக்குவதற்கும், அமைதியை அமைதிப்படுத்துவதற்கும், கலகங்களில் ஈடுபட்டவர்கள் மீது நடவடிக்கை எடுத்து தண்டிப்பதற்கும் உதவிகரமாக இருக்க வேண்டியவர்களே யல்லாமல், கலகத்திற்கு உதவி செய்யக் கூடியவர்கள் அல்லர். அப்படி யாராவது தவருக ஈடுபடுவார்களேயானல், அது பற்றி விசாரித்து நிச்சயமாக நடவடிக்கை எடுக்கப்படும். ஒன்றைச் சொல்லிக் கொள்வேன். இப்படிப்பட்ட விவாதங்களின் மூலம், நம்முடைய தமிழகத்திலே ஜாதிப் பூசல்கள், வகுப்புப் பூசல்கள் ஓய்ந்திருக்கின்ற சூழ்நிலையில், நாம் அவைகளுக்கு நம்மை அறியாமல் துளியும் இடம் கொடுத்துவிடக் கூடாது என்று மாத்திரம் நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அவர்கள் இன்னுடைய கோட்டையா என்று யாரோ கேட்டார்கள் என்று சொன்னார்கள். அதே அண்ணுமலைப் பல்கலைக் கழகத்தில் சென்ற ஆண்டு நடைபெற்ற சம்பவத்தில் ஒருவர் கொலை செய்யப்பட்டார். கொலை செய்யப்பட்டவர் ஒரு குறிப்பிட்ட சமுதாயத்தைச் சேர்ந்தவர்தான். கொலை செய்ததாகக் குற்றம் சாற்றப்பட்டு தண்டிக்கப்பட்டவரும் அதே சமுதாயத்தைச் சேர்ந்தவர்தான். இப்படிப்பட்ட சூழ்நிலைகள் ஏற்படுகின்றன. ஆகவே, மிகுந்த எச்சரிக்கையாக நாம் நம்முடைய பேச்சுக்களையும், எழுத்துக்களையும், நடவடிக்கைகளையும் அமைத்துக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறது. எனினும் எந்தக் கலவரத்தையும் அரசு பார்த்துக் கொண்டிருக்காது. உரிய நடவடிக்கைகளை எடுக்கும்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : மாண்புமிகு முதலமைச்சர், கல்வி அமைச்சர் ஆகியோரின் விளக்கத்திற்குப் பிறகு, இந்த ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்திற்கு என் இசைவை மறுக்கிறேன்.

(திரு. ஒய். வெங்கடேஸ்வர தீக்ஷிதர் எழுந்தார்)

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : கொஞ்சம் உட்காருங்களேன். என்ன படித்துக்கொண்டிருக்கிருர்கள் என்று கேளுங்கள்.

திரு. ஒய். வெங்கடேஸ்வர தீக்ஷிதர் : அன்றாட நிர்வாகத்தில் நடக்கிற தவறுகளைப்பற்றி விவாதிக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் நாங்கள் ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்திற்கு முன்னறிவிப்பு கொடுக்கிறோம். கொடுக்கும்போது நீங்கள் வந்து அன்றைக்குப் பேசுங்கள் என்று துரத்தியடிக்கிறார்கள்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : பேசிக்கொண்டே இருக்கும் போது குறுக்கே வந்தால் எப்படி ?

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : அன்றாட நடவடிக்கைகளைப் பற்றிய விஷயங்களுக்கு ஒத்திவைப்புத் தீர்மானம் தேவையில்லை என்பது தான் நிலை. ஆனால் அவர்கள் அதற்கு மாறாகச் சொல்லுகிறார்கள்.

திரு. ஒய். வெங்கடேஸ்வர தீக்ஷிதர் : இது அன்றாட சம்பவம் இல்லை. இது அப்படி என்று சொல்லி திருப்பியனுப்பிவிடுகிறார்கள். இது மதுரையிலே நடந்த சம்பவம். விவசாயிகளிடத்திலே இது ஒரு பெரிய கொந்தளிப்பை ஏற்படுத்தியிருக்கிறது. மூன்று பேரை உள்ளே வைத்து

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே, ஒரு ஒழுங்குப் பிரச்சினை. ஒரு ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்திற்கு முன்னறிவிப்பு அறையிலே தலைவர் அவர்களிடத்தில் தந்துவிட்டு, அது அவையில் வராவிட்டால் அறையிலேதான் தலைவரவர்களிடத்திலே கேட்கவேண்டுமேயல்லாமல், அவையிலே எழுந்து, தான் ஒரு ஒத்திவைப்புத் தீர்மானத்தைத் தந்த தாக சொல்லி அதிலே உள்ள விவரங்களைக் கூடுமான வரையிலே சொல்லு வதற்கு முற்படுவதும் சரியல்ல என்பது என்னுடைய கருத்து.

திரு. கே. ராஜாராம் : தலைவரவர்களே, உறுப்பினர் கேட்பதில் ஒன்றும் தவறில்லை. அவர்களும் அதே மாதிரி அறையில் கேட்டால் நான் பதில் சொல்வேன் என்று சொல்லுவதுதான் வழக்கமாக இருந்து கொண்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : சொல்லுவதற்குள்ளே தான் சிறு, சிறு என்று கிளம்பி விடுகிறாரே.

திரு. கே. ராஜாராம் : நீங்கள் சொல்லப்போகிறீர்கள் என்பது தெரியாமல் அவர் திடீரென்று எழுந்து விட்டார். நீங்கள் முறையாக ஒன்றன்பின் ஒன்றாகச் சொல்லிக்கொண்டு வருகிறீர்கள். இதை அடுத்தாற் போல சொல்லுவீர்கள் என்பது அவருக்குத் தெரியவில்லை. அப்படித் தானேயொழிய வேறு ஒன்றும் இல்லை.

3. அறிவிப்புகள்.

(1) ஆளுநரிடமிருந்து செய்தி.

MR. CHAIRMAN: I have to announce to the House that I have received a message from the Governor of Tamil Nadu recommending to the Legislative Council the consideration of the Tamil Nadu Appropriaton Bill, 1975.

(2) பேரவையிலிருந்து செய்தி.

MR. CHAIRMAN: I have to announce to the House that I have received a message from the Hon. Speaker, Legislative Assembly, transmitting a copy of the Tamil Nadu Appropriation Bill, 1975 (L.A. Bill No. 11 of 1975), as passed by the Assembly and signed by him for the recommendation of the Council and certifying that the Bill is a Money Bill within the meaning of Article 199 of the Constitution of India.

(பிற்பகல் 3-40)

4. கவன ஈர்ப்பு.

சென்னை சட்டக் கல்லூரி மாணவர்கள் தமிழில் தேர்வு எழுத அனுமதி கோரி கிளர்ச்சி.

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் (தவத்திரு குன்றக்குடி அடிகளார் சார்பில்): தலைவரவர்களே, பொது முக்கியத்துவம் வாய்ந்த கீழ்க்கண்ட நிகழ்வினைக் குறித்து யாண்புமிகு கல்வி அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன்:

"சென்னை சட்டக் கல்லூரி மாணவர்கள் தமிழில் தேர்வு எழுத அனுமதிக்கும் படி கோரி கிளர்ச்சி செய்ததனால் ஏற்பட்டிருக்கும் பதற்ற நிலை குறிதது".

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா.நெடுஞ்செழியன்: தலைவரவர்களே, 1973-74-ம் ஆண்டில், சென்னை சட்டக் கல்லூரியில், முதல் சட்ட வகுப்பில் ஒரு பிரிவிலும், இரண்டாம் சட்ட வகுப்பில் ஒரு பிரிவிலும் சோதனை முறைத் திட்டமாக, தமிழில் பாடங்கள் நடததப்பட்டன. இவ் வகுப்புக்களுக்குத் தேவையான பாட நூல்கள் தமிழில் இல்லை. இதனால் மாணவர்கள் ஆங்கில மொழி வகுப்புகளுக்கும் வநது தேர்வுகளை ஆங்கிலத்திலேயே

எழுதினார்கள். இந்த ஆண்டிலும், தமிழைப் பயிற்சி மொழியாக ஏற்றுக் கொண்ட, முதலாண்டு, இரண்டாவது ஆண்டு சட்ட வகுப்புக்களிலும் ஒவ்வோர் பிரிவினைச் சார்ந்த நாற்பது மாணவர்களுக்குத் தமிழில் பாடங்கள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன. இம்மாணவர்கள் தமிழிலேயே தேர்வு எழுத அனுமதிக்க வேண்டுமென்று சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்தைக் கேட்டுக் கொண்டுள்ளதாகவும் அவர்கள் ஒரு முடிவு எடுக்கும் வரை தேர்வுகள் தமிழில் நடத்தப்படும் என்று உறுதிமொழியளிக்க இயலாதென்றும் அவர்களுக்குத் தெரிவிக்கப்பட்டது. பல்கலைக் கழகம் தமிழில் தேர்வு எழுத ஏற்பாடுகள் செய்யவில்லையானால், ஆங்கில மொழி வகுப்புக்களுக்கு இம் மாணவர்கள் செல்லலாம் என்றும் தெரிவிக்கப்பட்டது.

சட்டக் கல்வி இயக்குநர் இது குறித்து 1974-ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 3-ஆம் தேதியில் சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்திற்கு எழுதினார். பிறகு அவர் இது குறித்துப் பல்கலைக் கழகத் துணை வேந்தர், தேர்வு ஆணையாளர், பதிவாளர் ஆகியோருடன் பேசினார். தமிழில் இவ்வகுப்புகளுக்குத் தேவையான பாடப் புத்தகங்கள் இல்லாததுதான் பல்கலைக் கழகத்தின் பிரச்சினை. இதற்குத் தேவையான பாடப் புத்தகங்கள் கிடைக்கும் வரையில், தமிழில் தேர்வு எழுத விரும்பும் மாணவர்களுக்குத் தனி வகையில் அனுமதி அளிக்கும்படி சட்டக் கல்வி இயக்குநர் யோசனை தெரிவித்துள்ளார். இது பற்றிப் பல்கலைக் கழகம் முடிவெடுக்க வேண்டியிருந்தது. பல்கலைக் கழகம் முடிவெடுப்பதற்குக் கால தாமதம் ஏற்பட்டது. மாணவர்கள் இந்த ஆண்டு தமிழில் பரீட்சை எழுதுவதற்கு வழி வகுக்க வேண்டும் என்ற யோசனைக்கு, பல்கலைக் கழகம் 1975-ஆம் ஆண்டு மார்ச்சு மாதம் 22-ஆம் தேதி அன்று நடைபெற்ற பல்கலைக் கழக ஆட்சிக் குழுக் கூட்டத்தில் தமிழை போதன மொழியாகக் கொண்ட சட்டக் கல்லூரி மாணவர்கள் இந்த ஆண்டு தமிழில் தேர்வு எழுத விரும்பினால், அதற்கு அனுமதி வழங்கலாம் என்று முடிவு செய்திருக்கின்றது. அப்படி எழுதுவதற்கு இப்போதே வாய்ப்பு ஏற்பட்டிருக்கின்றது.

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன்: தலைவரவர்களே, இரண்டாண்டு காலம் புத்தகங்கள் இல்லாது முதலில் படிக்க பல்கலைக் கழகம் ஒப்புக்கொண்டிருக்கின்றது. ஆகவே இந்தப் பிரச்சினை எழ வேண்டிய தேவையே இல்லை. ஆங்கிலத்தில் படித்து பிறகு தமிழில் எழுதலாம் என்று முதலில் தெளிவாக அறிவிக்கப்பட்டிருந்தால் இந்தப் பிரச்சினை வந்திருக்காது என்று அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு டாக்டர் இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவரவர்களே, 1974-ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 3-ஆம் தேதி சட்டக் கல்லூரி இயக்குநர் எழுதியிருக்கின்றார்கள். 1974-ஆம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 3-ம் தேதியிலிருந்து இதுவரையில் பல்கலைக் கழகத்திடமிருந்து பதில் வராததால் தான் இந்த நிலை ஏற்பட்டது. அப்போதே அந்தப் பதில் கிடைத்திருந்தால், இந்த நிலை வந்திருக்காது.

5. அரசின் தீர்மானங்கள்.

(1) உரிமைக் குழுவிற்கு ஒன்பது உறுப்பினர்களைத் தேர்ந்தெடுத்தல்

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே,

"தமிழ் நாடு சட்ட மன்ற மேலவை விதிகளைச் சேர்ந்த 156-வது விதியை யொட்டி, 1975—76-ஆம் நிதியாண்டிற்குரிய உரிமைக்குழுவின் உறுப்பினர்களாக இருக்கும்படி ஒன்பது உறுப்பினர்களை, மாண்புமிகு சட்டமன்ற மேலவைத் தலைவர் நிச்சயிக்கும் நாளன்று இந்த அவை தேர்ந்தெடுக்கும்"

என்ற தீர்மானத்தை முன் மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : அவை முன் உள்ள பிரச்சினை :

"தமிழ் நாடு சட்ட மன்ற மேலவை விதிகளைச் சேர்ந்த 156-வது விதியை யொட்டி, 1975–76-ஆம் நிதியாண்டிற்குரிய உரிமைக் குழுவின் உறுப்பினர்களாக இருக்கும்படி ஒன்பது உறுப்பினர்களை, மாண்புமிகு சட்ட மன்ற மேலவைத்தலைவர் நிச்சயிக்கும் நாளன்று இந்த அவை தேர்ந்தெடுக்கும்"

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : ஒற்றை மாற்று வாக்கு மூலம், விகிதாச்சார பிரதிநிதித்துவக் கொள்கைக் கிணங்க, தேர்தல்களை நடத்துவதற்காகச் செய்யப்பட்ட ஒழுங்கு முறை விதிகளின் 2 (1) ஒழுங்கு முறை விதிக்கிணங்க, 1975–76-ஆம் நிதியாண்டிற்கான அவை உரிமைக் குழுவிற்கு ஒன்பது உறுப்பினர்களைத் தேர்ந்தெடுக்கும் தேர்தலுக்கு, கீழ்க் காணும் நிகழ்ச்சி நிரலை வரையறுக்கிறேன்.

நியமனப் படிவங்கள் வரப்பெறுவதற்கான நாளும், நேரமும்.	1—4—1975 மாலை 5-00 மணி
நியமனப் படிவங்களைச் சரி பார்ப்பதற்கான நாளும், நேரமும்.	1—4—1975 மாலை 6-00 மணி
நியமனப் படிவங்களைத் திரும்பப் பெறுவதற்கான நாளும், நேரமும்.	2—4—1975 மாலை 5-00 மணி

நியமனப் படிவங்களைச் செயலாளரிடமிருந்து பெற்றுக் கொள்ளலாம். நியமனம் செய்யப்பட்ட வேட்பாளர்களின் எண்ணிக்கை ஒன்பது பேருக்கு மேற்படின், தேர்தல் ஒன்று நடைபெறும். தேர்தல் ஏதுமிருப்பின், வாக்குப் பதிவு நடைபெறும் நாளும், நேரமும் பின்னர் அறிவிக்கப்படும்.

(2) அவைக் குழுவிற்கு ஆறு உறுப்பினர்களைத் தேர்ந்தெடுத்தல்.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி : தலைவரவர்களே,

"தமிழ் நாடு சட்ட மன்ற மேலவை விதிகளைச் சேர்ந்த 173-வது விதியையொட்டி, 1975–76-ஆம் நிதியாண்டிற்குரிய அவைக் குழுவின் உறுப்பினர்களாக இருக்கும்படி ஆறு உறுப்பினர்களை, மாண்புமிகு சட்ட மன்ற மேலவைத் தலைவர் நிச்சயிக்கும் நாளன்று இந்த அவை தேர்ந்தெடுக்கும்"

என்ற தீர்மானத்தை முன் மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : அவை முன்னுள்ள பிரச்சினை :

"தமிழ் நாடு சட்ட மன்ற மேலவை விதிகளைச் சேர்ந்த 173-வது விதியையொட்டி, 1975–76-ஆம் நிதியாண்டிற்குரிய அவைக் குழுவின் உறுப்பினர்களாக இருக்கும்படி ஆறு உறுப்பினர்களை, மாண்புமிகு சட்ட மன்ற மேலவைத் தலைவர் நிச்சயிக்கும் நாளன்று இந்த அவை தேர்ந்தெடுக்கும்"

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : ஒற்றை மாற்று வாக்கு மூலம், விகிதாச்சார பிரதிநிதித்துவக் கொள்கைக் கிணங்க, தேர்தல்களை நடத்துவதற்காகச் செய்யப்பட்ட ஒழுங்குமுறை விதிகளின் 2 (1) ஒழுங்கு முறை விதிக்கிணங்க, 1975–76-ஆம் நிதியாண்டிற்கான அவைக் குழுவிற்கு ஆறு உறுப்பினர்களைத் தேர்ந்தெடுக்கும் தேர்தலுக்குக் கீழ்க்காணும் நிகழ்ச்சி நிரலை வரையறுக்கிறேன்:

நியமனப் படிவங்கள் வரப் பெறுவதற்கான நாளும், நேரமும்.	1—4—1975 மாலை 5-00 மணி
நியமனப் படிவங்களைச் சரி பார்ப்பதற்கான நாளும், நேரமும்.	1—4—1975 மாலை 6-00 மணி
நியமனப் படிவங்களைத் திரும்பப் பெறுவதற்கான நாளும், நேரமும்.	2—4—1975 மாலை 5-00 மணி

நியமனப் படிவங்களைச் செயலாளரிடமிருந்து பெற்றுக் கொள்ளலாம். நியமனம் செய்யப்பட்ட வேட்பாளர்களின் எண்ணிக்கை ஆறு பேருக்கு மேற்படின், தேர்தல் ஒன்று நடைபெறும். தேர்தல் எதுமிருப்பின், வாக்குப் பதிவு நடைபெறும் நாளும், நேரமும் பின்னர் அறிவிக்கப்படும்.

6. அரசின் சட்ட முன்வடிவு

தமிழ் நாடு 1975ஆம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 11/1975).

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: மாண்புமிகு தலைவரவர்களே,

"சட்ட மன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு, 1975-ஆம் ஆண்டு, நிதி ஒதுக்கச் சட்ட முன் வடிவு @ (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 11/1975) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்"

என்று முன்மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர்: அவை முன் உள்ள பிரச்சினை:

"சட்ட மன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு, 1975-ஆம் ஆண்டு, நிதி ஒதுக்கச் சட்ட முன் வடிவு (சட்டமன்றப் பேரவை சட்ட முன வடிவு எண் 11/1975) பரிந்துரை செய்வதற்காக ஆய்விற்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்".

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

பரிந்துரை ஏதுமில்லை.

மாண்புமிகு டாக்டர் மு. கருணாநிதி: தலைவரவர்களே,

"சட்ட மன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு, 1975ஆம் ஆண்டு, நிதி ஒதுக்கச் சட்ட முன் வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 11/1975) திருப்பியனுப்பப்பட வேண்டும்"

என்று முன் மொழிகின்றேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர்: அவை முன் உள்ள பிரச்சினை:

"சட்ட மன்றப் பேரவையால் நிறைவேற்றப்பட்ட, தமிழ் நாடு, 1975ஆம் ஆண்டு, நிதி ஒதுக்கச் சட்ட முன் வடிவு (சட்ட மன்றப் பேரவை சட்ட முன் வடிவு எண் 11/1975) திருப்பியனுப்பப்பட வேண்டும்"

தீர்மானம், அவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

7. அரசின் தீர்மானம்

சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த கொள்கைக் குறிப்பின் மீது விவாதம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு தலைவரவர்களே,

"சட்ட மன்ற மேலவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ள சாலைப் போக்கு வரத்துப் பணிகள் குறித்த கொள்கைக் குறிப்பு † பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்"

என்று முன்மொழிகின்றேன்.

@† 613—616ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு I ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

† 617—662ஆம் பக்கங்களில் இணைப்பு II ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : முன் மொழியப்பட்ட தீர்மானம் :

"சட்ட மன்ற மேலவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ள சாலைப் போக்குவரத்துப் பணிகள் குறித்த கொள்கைக் குறிப்பு பரிசீலனைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட வேண்டும்".

[பிற்பகல் 3-50]

* THIRU G. VASANTHA PAI : Hon. Chairman, Sir, on reading the Policy Note on Road Transport Services, I find that the Tamil Nadu Goods Transport Corporation will help the Civil Supplies Corporation in moving the essential commodities besides undertaking commercial operations and that it will give employment to a large number of Ex-Servicemen. Sir, this scheme was started in 1946 for this very purpose and the Government introduced 248 lorries in that year for carrying goods and also constituted 16 Co-operative Societies, later reduced to 13, manned by Ex-Servicemen for that purpose. Sir, I am glad that this scheme which was given up is being resurrected and resuscitated and it is stated that it will give employment to a large number of Ex-Servicemen. Sir, I commend this scheme and I heartily endorse the motive behind the scheme, since the Ex-Servicemen who have done so much for our country are going to be rehabilitated at least in this manner, they having lost almost all their Co-operative Societies which they were running themselves, in the shape of Goods and Passenger Transport Corporation.

The next thing, I find is that an award of Rs. 1 lakh has been announced for the best suggestion on fuel economy and an award of Rs. 50,000 has been announced for the best design of light body. The Committee constituted for the selection of the entries is to be headed by Dr. Nayudamma, the Director-General of Indian Council of Scientific Research. It is needless for me to point out that Dr. Nayudamma is a familiar figure, having been the Director of the Central Leather Research Institute for a long period of time. He is an inveterate Globetrotter, having gone almost to every country in the world. I am sure that he will bring his wide and varied experience to bear on this project and he will help us in finding out ways and means to make our Transport Services more efficient.

Sir, I find on reading the Performance Budget as also the note of the Hon. Minister circulated to us that the Pallavan Transport Corporation with its enormous fleet strength of 1616 in the City

as against 453 of the Cheran Transport Corporation, 462 of the Cholan Roadways Corporation, 123 of the Anna Transport Corporation, 522 of the Kattabomman Transport Corporation and 507 of the Pandian Roadways Corporation and 172 of the Thanthai Periyar Transport Corporation is working at a loss. The loss of Rs. 120 lakhs is attributed to the working of this Corporation operating buses within the City and on non-remunerative bus routes. If that be so, I have a suggestion for the acceptance of the Hon. Minister. Sir, during the peak hours, which the Hon. Minister has stated to be 6 to 8 hours in a day, the buses, what are called the double-deckers, may be put on the road. I would suggest that a double decker must have an entrance in the front for the sitting accommodation on top and the bus driver must control the ticket system for this entrance. In the ground floor or in the bottom deck of the bus, the seats must be put lengthwise and ~~central marginal plates are somewhat flattened.~~ entrance for both these must be through the same end, through what is called the wicket gate with two arms as is found in several foreign countries. This would have the effect of the exercising better control as well as meeting the public demand for more accommodation in these buses. The single deck buses should be operated in non-peak hours and these should be controlled only by the bus driver and there should be no conductor at all in these buses. This would effect an economy in the State Transport buses and serve the purpose for which the Hon. Minister has been striving. Otherwise, what will happen is this : Out of a total fleet strength of about 3,000 to 4,000, 1,616 buses, that is, nearly one-third to half of the total fleet, are working at a loss and it will not be possible to work these buses economically and make them viable units. Therefore, I respectfully suggest for the acceptance of the Hon. Minister that this double decker system during peak hours and the single decker system operated only by the driver during non-peak hours may be introduced in the City at least as an experimental measure and the result of it may be watched over a period of a year or two.

Then, Sir, I wish to submit for the consideration of the Hon. the Minister for Transport that the number of buses has to be increased and the convenience afforded to the passengers should also be improved. Sir, I feel that platforms could be made on the roadside at a height of say about 3 feet so that the buses draw

near the platform and do not make the passengers alight in the middle of the road as is done today, as a result of which two things happen. One is that there is congestion and blocking of traffic on account of the alighting of the passengers in the middle of the road. The second thing is that the buses themselves do not go in an orderly manner and invariably there is an accident as a result of this. I would, therefore, suggest that raised platforms should be made available and the buses should draw near the left-hand side of the roads and no passenger should be allowed to get into the bus from the middle of the road.

There are various places in the City of Madras where inconvenience is caused to people and which prove to be traffic hazards and I will only mention two of them. Near the High Court building, in the road which connects with the Armenian Street, there is a 'U' turn for cars and buses go to the North Beach Road. Invariably all the buses stop there and I have always found a congestion of traffic there and we have to wait for a long time to take the 'U' turn.

The second place is opposite the University where there is a turn for the buses and I have very nearly missed meeting with an accident at the place, because the buses suddenly turn, when we are driving straight along the Beach Road to the High Court or to the Town or vice versa. Sir, in these circumstances, something must be done to prevent accidents. Locations like these two are many in the City and they are responsible for many accidents which have taken place and I find that the number of accidents is going on increasing. I am told the fatal accidents are 263 in the year 1974–75. This, Sir, is a big figure, considering the fact that there are 2,063 accidents which were not fatal. The Transport Services happen to be the pet child of our Government and they always demand and command a lot of facilities at the hands of our Government. I do not blame the Government for giving all the facilities. But the Government should also see that the accidents are reduced in the interests of the public towards whom also the Government owe a responsibility and duty. I am very grateful to the Hon. the Minister for Transport for giving us a nice Policy Note and other papers mentioning the working of the nationalised Transport Services and also a performance Budget of the Tamil Nadu State Transport Department. I must, on the

whole, congratulate the Hon. Minister on the performance of his department and I hope there will be speedier and more efficient services available to the public. With these few words, I resume my seat.

திரு. எல். பலராமன் : தலைவரவர்களே, சாலை போக்குவரத்து தமிழ் நாடு அரசாங்கத்தால் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பின்னர், எத்தனையோ இடுக்கண்களுக்கு இடையே இன்றைக்கு ஓரளவுக்கு சீர்திருத்தப்பட்டிருக்கிறது என்பதைப் பார்க்கும்போது, அந்த அமைச்சர் அவர்களுக்கு இந்த அவையின் மூலமாக என்னுடைய பாராட்டுதலைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இது ஒரு லாபகரமான தொழில் என்று தூரதிருஷ்டியோடு பார்க்கும் போது, அதை அரசாங்கம் மேற்கொண்டதற்குப் பின்னர் பின் தங்கியிருக்கும் நிலையிருந்தாலும், பல இடுக்கண்களுக்கிடையே இன்றைக்கு ஒரு கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நிகர லாபம் கிடைக்கும் என்பதைக் காணும் போது பாராட்டாமல் இருக்க முடியாது. அதை மேலும் சீர்திருத்துவதற்கான ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். ஆந்திர மாநிலத்திலே இதைவிட நல்ல முறையில் நடக்கிறது என்று பொது மக்கள் கூறுகிறார்கள். அங்கே பிரயாணிகளுக்கு மேலும் நல்ல முறையில் வசதிகள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. அப்படிப்பட்ட வசதிகள் இந்த மாநிலத்தில் இருக்கின்றதா என்று பார்த்தால், அதிலே மிகமிக பின் தங்கிய நிலையில்தான் இருக்கிறது. ஐதராபாத்திலிருந்து சென்னை நகருக்கு ஒரு பஸ் வருகிறது என்றால் அங்கே பிரயாணிகள் தங்குவதற்கு நல்ல வசதி வாய்ப்புகளை எற்படுத்தித் தந்திருக்கின்றார்கள். அதற்குக் கட்டணம் கூட வசூல் செய்கின்றார்கள். குளிக்கும் வசதிக்கு 25 காசு வசூலித்து அங்கே தங்குவதற்கான சூழ்நிலையை உண்டாக்கித் தந்திருக்கின்றார்கள். பஸ் பிரயாணிகள் தங்குவதற்கான வசதி செய்வதற்கு ஒரு திட்டத்தை நம்முடைய அரசாங்கம் உருவாக்கியிருக்கின்றதா என்று பார்த்தால், பழைய காலத்தில் இருந்த நிலைதான் இன்றைக்கு இந்த நிலையங்களில் இருக்கின்றன.

பஸ் ஸ்டாண்ட் என்று கூறமுடியாது, ஒரு ஆள் தங்கக்கூட வசதியில்லாத நிலையங்கள் மாநிலத்தில் இருப்பது மிக வருத்தத்திற்குரியதாகும். நம் மாநில பஸ்ஸில் நூறு மைல் தூரம் பிரயாணம் செய்வதற்குள் மூட்டுகள் கூட கழண்டுவிடும் என்ற அளவுக்குத்தான் பஸ்கள் இன்று ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : பஸ்கள் கழன்றுவிடாமல் இருந்தால் சரி.

திரு. எல். பலராமன்; தலைவரவர்களே பஸ்கள் கழன்றுவிடாமல் இருந்தால் நல்லது என்று சொல்கின்றீர்கள். அதுவும் கழன்றுகொண்டு தான் இருக்கிறது என்பதைப் பற்றிப் பின்னர் சொல்ல இருக்கின்றேன்.

[திரு. எஸ். பலராமன்]

[பிற்பகல் 4·00]

ஆந்திர மாநிலத்தில் சூப்பர் டீலக்ஸ் என்று சொல்லக்கூடிய பஸ்கள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. அந்த சீட்டுகள் எல்லாம் நீண்ட தூரம் பிரயாணம் செய்வதற்கு மிகவும் வசதியாக இருக்கிறது. 400 மைல் 500 மைல் போகக்கூடிய பஸ்களில் அதைப் போன்ற நிலை இல்லாமல் இருப்பதைத் தவிர்க்க வேண்டும் என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த நீண்ட தூரம் செல்லும் பஸ்கள் சிறு சிறு ரிப்பேர்களினால் ஆங்காங்கே நின்றுவிடுகின்றன. நான்கைந்து வருஷங்களுக்கு முன்னால் குறிப்பாக வேலூரிலிருந்து சென்னைக்கு வரும்போது, 1, 2, 3 என்று எண்ணிக்கொண்டே வருவோம். பத்து பதினைந்து பஸ்கள் ரோட்டின் ஓரத்தில் நிற்கும். அந்த நிலைமை இன்றைக்கு ஓரளவுக்குக் குறைந்திருக்கிறது. மேலும் அதைக் குறைப்பதற்கான வழிவகை செய்ய வேண்டும். சாதாரணமாக ஒரு பஸ் வழியில் நின்று இருந்தால் வோம் பைப் ஹீட்டாகிவிட்டது என்று சாதாரணமாகச் சொல்லுவார்கள். அல்லது டீசல் அடைப்பு ஏற்பட்டது என்று கூறுவார்கள். அப்படிச் சிறுசிறு காரணங்களையெல்லாம் கூறி, பிரயாணிகளை வேறு பஸ்ஸுக்கு மாற்றும் சூழ்நிலையைத் தவிர்ப்பது முறையானதாக இருக்கும் என்பதை இந்த நேரத்திலே சொல்லிக் கொள்ள விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு அந்தத் தொழிலாளர்களை ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு அரசாங்கம் ஒரு போனஸ் திட்டத்தை அறிவித்திருக்கிறது. அதைப் பாராட்டுகிறேன். மேலும் அந்தத் தொழிலாளர்கள் பிரயாணிகளிடம் அடக்கமாகவும், மரியாதையாகவும் நடப்பதற்கான ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும் என்று நான் இந்த நேரத்தில் கூறிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். பஸ்களிலே பிரயாணம் செய்யும் பிரயாணிகளுக்கும் அந்த பஸ்ஸை நடத்துகிறவர்களுக்கும் தகராறு ஏற்பட்டு, அது பொதுமக்கள் சண்டையாக மாறிவிடும் அளவிற்கு இருக்கிறது. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு ஒழுக்கம் உள்ளவர்களை நியமித்து அவர்கள் பிரயாணிகளிடம் மரியாதையாக நடந்துகொள்வதற்கான ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். ஆந்திர மாநிலத்திலே 400 மைல் செல்லக்கூடிய பஸ்களிலே கண்டக்டர்களே இல்லாமல் டிரைவர்களே நடத்திச் செல்லக்கூடிய ஒரு நிலை இருக்கிறது. அது ஒரு லாபகரமான நிலை என்று கருதுகிறேன். அதைப்போன்று ஒரு திட்டத்தை தமிழ் நாடு அரசு மேற்கொண்டிருக்கிறதா என்று பார்த்தால், இல்லையென்றுதான் கூற முடியும். அதைப்போன்று எல்லாம் செய்ய மிகவும் துரிதமாக ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். அரசாங்க உணவுப் பண்டங்களைக் கொண்டு போக இங்கே அரசே ராணுவ வீரர்களைக் கொண்டு லாரி சர்வீஸை நடத்தலாம் என்று சொன்னார்கள். இது விரைவாக நடப்பதற்கான ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும். அதிலும் குறிப்பாக மாஜி இராணுவ வீரர்கள் வடஆர்க்காடு, தென் ஆர்க்காடு, சேலம் போன்ற மாவட்டங்களிலே அதிகம் இருக்கிறார்கள். ஆகையால் சென்னையிலே ஏற்படுத்துவதைக் காட்டிலும் அந்தந்தப் பகுதிகளிலே ஏற்படுத்தினால் நல்லது என்று இந்த நேரத்திலே நான் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். மேலும் இப்போது தேசிய மயமாக்கப்படும் என்ற ஒரு அறிக்கை வந்திருக்கிறது. அது எப்போது ஆக்கப்படும் என்ற ஒரு நிச்சயம் இல்லாமலிருப்பது நல்லதல்ல. அதற்காக விரைவான நடவடிக்கைகளை எடுத்து எல்லா பஸ்களையும் தேசிய

மயமாக்குவதற்கான சூழ்நிலேயை உருவாக்க வேண்டும். ஏனென்றல் அந்த பஸ் அதிபர்கள் எல்லாம் பீதியுடன் இருக்கிருர்கள். என்ன தொழில் செய்யலாம், இன்றைக்கு எடுப்பார்களோ, நாளைக்கு எடுப்பார் களோ என்றெல்லாம் மனதிலே பீதி கொண்டு இருக்கிருர்கள். இந்தக் காலத்திலேயிருந்து எடுப்போம் என்ற வரையறை இருந்தால்தான் நல்லது என்பதை உணர்ந்து அதற்கான சூழ்நிலேயை உருவாக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் எங்கள் பகுதியில் சுற்றுப் பயணம் செய்தபோது அந்தப் பகுதியில் எல்லாம் அரசாங்கப் பேருந்துகளே விடுகிருேம் என்று அனுமதி தந்தார்கள். அந்தப் புதிய பாதைகளுக்கு எல்லாம் அரசாங்கப பேருந்துகளே விடவேண்டுமென்று கூறிக்கொண்டு எனக்கு இந்த வாய்ப்பு அளித்தமைக்கு நன்றிகூறி விடைபெறுகிறேன்.

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன்: தலேவர் அவர்களே, தமிழ் நாட்டின் சாலேப் போக்குவரத்துபற்றிச் சிறந்த முறையிலே எழுதப்பட்ட புத்தகங் களே, கொள்கை விளக்கக் குறிப்புகளே உறுப்பினர்களுக்குக் கொடுத்திருக் கிருர்கள். அதில் நான் பார்த்த அளவில், இந்த 8 டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன்களில், போக்குவரத்துக் கழகங்களில், ஒவ்வொரு கழகத் திற்கும் ஒவ்வொரு அளவிலே பஸ்கள் இருப்பதைப் பார்க்கிறேன். பல்ல வன் டிரான்ஸ்போர்டிலே 1,616 பேருந்துகள், சேரன் 453, சோழன் 462, அண்ணு 123 கட்டபொம்மன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கு 522, பாண்டி யன் 527, தந்தை பெரியார் 172; ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு 700. இப்படி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று நாம் பார்க்கிருேம். ஆனல் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் பிரிக்கப்பட்டு இன்னெரு போக்குவரத்துக் கழகத் திடம் ஒப்படைக்கப்படுகிறபோது, அதிகப்படியாக இருக்கிற பஸ்கள் இன் னெரு கழகத்திடம் ஒப்படைக்கப்படுகின்றன. ஆனல் ஒரு போக்குவரத்துக் கழகம் இவ்வளவு பேருந்துகள் இருந்தால் நல்ல முறையில் இயங்கும் என்பதற்கான குறிப்பு அமைச்சர் அவர்களிடத்திலே இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். சாதாரணமாக நான் கேள்விப்பட்டவரையிலே ஒரு போக்கு வரத்துக்கழகத்திற்கு 500 பேருந்துகள் இருக்குமானல், அது நல்ல முறை யிலே இயங்கும் என்று சொல்லப்படுகிறது. ஆனல் சில இடங்களில் 172 பேருந்துகள் இருக்குமானல், அது நல்ல முறையிலே இயங்குவது கொஞ்சம் கஷ்டமாக இருக்கும். அதேமாதிரி 1616 பேருந்துகள் இருக்குமானல் அது இயக்கப்படுவது இன்னும் கொஞ்சம் கஷ்டமாக இருக்கும். ஆனல், பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையிலே சென்னே, காஞ்சிபுரம் பகுதிகள் இரண்டும் இணைந்து தற்போது இருக்கின்ற காரணத்தாலே அதிகப்படியான பேருந்துகள் இருக்கின்றன என்று நான் நினைக்கிறேன். காஞ்சிபுரம் தனியாக இருந்தால், ஒருவேளே 400, 420, பேருந்துகள் தனியாகப் பிரிக்கப்படலாம். அந்த நிலைமை ஏற்படுகிற போது, 200 பேருந்துகள் தான் வரும். இரண்டு போக்குவரத்துக் கழ கத்தை சென்னேயிலே ஆரம்பிக்க முடியுமா முடியாதா என்பது எனக்குத் தெரியவில்லே. ஆனல் அதைப்பற்றி ஆராய்ந்து பார்த்து ஒரு வயபிள் யூனிட் என்ற அளவிலே ஆக்குவதற்கான முயற்சிகளே அமைச்சர் அவர்கள் மேற்கொண்டிருப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். அவ்வாறு மேற்கொள்ள வேண்டும் என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக இந்தப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளில் சென்னையைப் பொறுத்தவரையிலும் மற்ற இடங்களிலும் மிகவும் அதிகமாக நெரிசல் இருக்கிறது என்ற புகார் பல இடங்களிலிருந்து வருகிறது. சென்னையைப் பொறுத்தவரையிலே; நெரிசல் மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறது என்பதை நாம் நேரடியாகவே பார்க்கிறோம். அதற்கு முக்கியமான காரணம் கலெக்ஷன் பாட்டா திட்டம். இப்பொழுது கலெக்ஷன் பாட்டா என்ற ஒரு சிறந்த திட்டத்தைக் கொண்டு வந்து எவ்வளவு பேர் ஏற்றிக்கொண்டு செல்லு கிறார்களோ அதற்கான கலெக்ஷனில் ஒரு சதவிகிதம் கொடுக்கிறார்கள். முன்பெல்லாம் பஸ்ஸிலே ஏற்றிக்கொண்டே போகாது இருந்தவர்கள் அந்த ஒரு சதவிகிதம் பெறுவதால், ரோட்டிலே நடந்து போகலாம் என்று நினைப்பவர்களைக்கூட பஸ்களை நிறுத்தி "நீங்கள் நடந்து போகவேண்டாம் பஸ்ஸிலே போகலாம்" என்று கூப்பிடுகிற அளவுக்கு பரிவுடன் நடந்து கொள்கிறார்கள். அந்தப் பேருந்துகளிலே இருக்கக்கூடிய கண்டக்டர் களும், டிரைவர்களும் மக்களிடம் மிகவும் மரியாதையாக நடந்து கொள்கின்றனர்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : கருணை காட்டுகிறார்கள்.

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன் : நான்கைந்து ஆண்டுகளுக்கு முன்னாலே சட்டசபையிலே அவர்கள் மரியாதை கொடுக்கமாட்டேன் என்கிறார்கள் என்றெல்லாம் பேசப்பட்டது. ஆனால் இப்போது அதிகப்படியான மரியாதை கொடுக்கிறார்கள். அதிகப்படியான ஆட்களை பஸ்ஸில் ஏற்றிச் செல்லக் கூடிய நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

திரு. கே. ராஜாராம் : அதிகப் "படி" கொடுப்பதால்.

திரு ஜி. சுவாமிநாதன் : அதிகப் "படி" கொடுப்பதால் என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் இன்று முக்கியமாக அதிகப்படியான பேருந்துகளை நாம் விடவேண்டும். அதிலே பல சிக்கல்கள் எல்லாம் இருக்கின்றன. அது முடியுமா முடியாதா என்று எல்லாம் இருக்கிறது. அந்தக் காலத்திலே, ஒரு பேருந்தில் 40 அல்லது 50 பேர்தான் போகலாம் என்ற அளவிலே இருந்தது. அப்படி போடப்பட்டிருந்ததற்கு முக்கியமான காரணம், அவ்வாறு போகக்கூடிய பயணிகள் அவர்கள் கொடுத்த காசிலே நல்ல முறையிலே பயணம் செய்ய வேண்டும் என்பதற்காகத்தான். ஆனால் இப்பொழுது இருக்கிறவர்கள், எப்படியாவது ஏற்றிக்கொண்டால் போதும் என்று நினைக்கிறார்கள். சென்னையிலே இருப்பவர்கள் மிக விரைவாக வீட்டிற்குச் சென்றுவிட வேண்டும் என்ற கொள்கையிலே இருப்பதால், அதைப்பற்றிக் கூட நாம் கவலைப்படத் தேவையில்லை. இப்பொழுது இருப்பவர்கள் நல்ல முறையிலே பயணம் செய்ய வேண்டும் என்பது ஒன்று. இரண்டாவது, போகக்கூடிய பேருந்துகளுக்கு இழப்புகள், தேய்மானங்கள் அதிகமாக ஏற்படுகின்றன. மிக அதிகமான கூட்டம் பேருந்துகளிலே ஏறுமானால், கிராங்க் ஷாப்ட், எஞ்சின் இவைகளுக்கு ஸ்ட்ரெயின் ஏற்படுகிறது. இதனால் கிட்டத்தட்ட 10 ஆண்டுகள் ஓடக்கூடிய பேருந்துகள்கூட நான்கைந்தாண்டு ஓடக்கூடிய நிலைமை, அதாவது 50 சதவிகிதம் ஓடக்கூடிய நிலைமை ஏற்படும். சில இடங்களிலே அதாவது தஞ்சை மாவட்டத்தில்

திருநாகேஸ்வரம்-சீர்காழி ரூட் பஸ் களிலே வசூல் அதிகம் செய்யக்கூடிய நிலைமையிலே மக்களை அதிகமாக ஏற்றிக்கொண்டு செல்லுகின்றார்கள் என்று நண்பர் ஒருவர் என்னிடம் சொன்னார். பயணம் செய்துக் கொண்டிருந்ததை அந்தப் பேருந்தில் அவர் எப்படி எண்ணினார் என்பது எனக்குத் தெரியாது. 44 பேர் என்று போட்டிருக்கக்கூடிய இடத்திலே 132 பேர் பயணம் செய்தார்கள் என்று சொன்னார். நான் இருப்பது தஞ்சையிலே ராஜப்பா நகர் என்ற பகுதியாகும். தஞ்சை மருத்துவக் கல்லூரிக்கும் கரந்தட்டான்குடிக்கும் ரூட் நெம்பர் 6 என்ற பஸ் ஓடுகிறது.

(பிற்பகல் 4-10)

அதிலே சாதாரணமாக சில சமயங்களில் 60 பேர் போக வேண்டியிருக்க, 170 பேர்கூட செல்ல வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். பல சந்தர்ப்பங்களிலே நானே நேரில் பார்த்திருக்கிறேன். பஸ்களின் உள்ளே தான் எப்படியாவது தொற்றிக்கொண்டு போவார்கள். இப்பொழுது நிலைமை என்னவென்று பார்த்தால், பஸ்ஸுக்குப் பின்னாலேயே ஏறிக்கொண்டு போகிறார்கள். இன்னும் கொஞ்சம் நாள் போனால் அந்த பஸ்ஸினுடைய டாப்பிலே ஏறிக்கொண்டு போகக்கூடிய நிலைமை வரும்அளவுக்கு அங்குள்ள பயணிகளின் நிலைமை இருக்கிறது.ஆகவே, இதைக் கொஞ்சம் கொஞ்சமாக எவ்வளவுக்கெவ்வளவு குறைக்க முடியுமோ அவ்வளவுக்கவ்வளவு குறைக்கவேண்டுமென்று நான் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களை இந்த சந்தர்ப்பத்தில் கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இன்னொன்றைக்கூட நான் இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன். அதாவது அதிகப்படியான பயணிகள் ஏறுகிறபோது, சாதாரணமாக "லாஸ் இன் டிக்கெட்" வருகிறதாகச் சொல்லுகிறார்கள். இவ்வாறு பயணிகளின் கூட்டம் அதிகமாக அதிகமாக டிக்கெட் வாங்காமல் செல்லும் பயணிகளின் எண்ணிக்கையைப் பார்த்தால், சாதாரணமாக 8 சதவிகிதத்திலிருந்து 12 சதவிகிதம் பேர்கள் டிக்கெட் வாங்காமல் செல்கிறார்கள். ரொம்பக் கூட்டம் அதிகமாகும்போது கண்டக்டருடைய கண்ணில் படாமல் தப்பிக்கக்கூடிய பயணிகள் மிகவும் அதிகமாக இருக்கிறார்கள். கூட்டம் சேரச்சேர அவர்கள் வேண்டுமென்றே தப்பிப்பதில்லை. அப்படிப்பட்ட நிர்பந்தம் அவர்களுக்கு ஏற்பட்டு விடுகிறது. ஒரு ஸ்டாப்பிங்கில் ஏறிய பயணி அடுத்த ஸ்டாப்பிங்கில் இறங்க வேண்டும். ஆனால் டிக்கெட் கொடுப்பதற்குள் பேருந்து அடுத்த ஸ்டாப்பிங்குக்கு வந்து விடுகிறது. அவர்கள் எப்படியோ பஸ்ஸுக்கு உள்ளே ஏறி விடுகிறார்கள். அவர்கள் அவசரமாக இறங்கிப் போய்விடுகிறார்கள். ஒரு பஸ்ஸுக்கு நாம் ஒரு கண்டக்டர்தான் போடுகிறோம். வெளிநாடுகளில் எல்லாம் கண்டக்டர் இல்லாமலேயே பஸ்கள் ஓடுவதாக நண்பர் திரு வசந்த பாய் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். கண்டக்டர்கள் இருக்கும்போதே, பலபேர் டிக்கெட் எடுக்காமல், நம்முடைய நாட்டிலே போய்விடுகிறார்கள். அதனால் கண்டக்டரே இல்லாமல் பஸ் ஓடினால் என்ன நிலைமை ஏற்படும் என்பதை நம்மால் புரிந்துகொள்ள முடிகிறது. அங்கே எப்படி இருக்கிறது என்று சொன்னால், பஸ்ஸில் ஏறுகிறபோது ஏறுகிறவர்களின் எண்ணிக்கையை எடுத்துக்கொள்கிறார்கள். நம்முடைய நாட்டிலும் மற்ற மாநிலங்களில் எப்படி இருக்கிறது என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. இவ்வாறு பஸ்களில் ரொம்ப நெருக்கமாக இருக்கும்பொழுது, பயணிகள் வேண்டுமென்றே

டிக்கெட் எடுக்க வேண்டாமென்று நினைப்பதில்லை. ஏனென்றால் தமிழர்கள் எப்போதும் மிகவும் நாணயமானவர்கள். மிகவும் யோக்கியமானவர்கள், பணம் கொடுத்துவிட்டுத்தான் செல்ல வேண்டுமென்ற நினைப்பு உள்ளவர்கள். அதிலே எனக்கு எந்தவிதமான ஆட்சேபணையும் கிடையாது ஆனால் இருக்கிற நிலைமை என்னவென்று சொன்னால் ஒரு குறிப்பிட்ட ஸ்டாப்பிங்கிலே பஸ்ஸிலே ஏறியவர்கள் அடுத்த ஸ்டாப்பிங்கிலே அவசரமாக இறங்கவேண்டுமென்று வைத்துக்கொள்வோம், இப்பொழுது இந்த கண்டக்டர் பஸ்ஸுக்கு உள்ளே நின்று டிக்கெட் கொடுத்துக்கொண்டிருப்பதால், அவ்வளவு எளிதில் அந்தக் கூட்டத்தில் அந்தப் பயணி அந்தக் கண்டக்டரைக் கண்டுபிடித்து அந்தப் பணத்தைக் கொடுத்து விட்டுவருவது என்பது இயலாத காரியம். அதற்குள்ளே பஸ் போய்விடும். இப்படி இழப்பு, சென்னை மாநகரைப் பொறுத்த வரையில் மட்டும், கிட்டத்தட்ட 10 சதவிகிதம் ஏற்படக்கூடிய ஒரு நிலைமை இருந்துக் கொண்டிருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். இன்றைக்கு சென்னை மாநகரிலே கிட்டத்தட்ட ஆயிரம் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன என்று வைத்துக்கொண்டால் இந்த ஆயிரம் பேருந்துகளுக்கும் ஒரு பேருந்துக்கு ஒரு நாளைக்கு 600 ரூபாய் கலெக்ஷன் என்று வைத்துக் கொண்டால், 10 சதவிகிதம் இழப்பு என்ற நிலையிலே நாம் கணக்கிட்டுப் பார்த்தால், நாள் ஒன்றுக்கு 6 ஆயிரம் ரூபாய் வீதம் ஆண்டு ஒன்றுக்கு கிட்டத்தட்ட 2 இலட்சம் ரூபாய் அளவிலே இப்படி இழப்பு ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது என்று நான் கருதுகிறேன். அமைச்சரவர்கள் இதையெல்லாம் கொஞ்சம் ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டுமென்று நான் இந்த சமயத்தில் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நான் இன்னொரு பிரச்சினையைச் சொல்ல ஆசைப்படுகின்றேன். இப்பொழுது கண்டக்டர்கள் எல்லாப் பயணிகளையும் ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள். ஆனால் மாணவர்கள் என்றால் இந்தக் கண்டக்டர்களுக்கும் டிரைவர்களுக்கும் வெறுப்புதான் ஏற்பட்டு வருகிறது. அந்த மாணவர்களை ஏற்றிக்கொண்டு செல்லமாட்டேன் என்கிறார்கள். இந்தக் கருத்துதான் அதிகமாக இப்பொழுது சொல்லப்பட்டு வருகிறது. பத்திரிகைகளிலேகூட இதைப்பற்றி அதிகமாக எழுதப்படுகிறது. ஏன் இந்த மாணவர்களுக்கும் பஸ் கண்டக்டர்களுக்கும் அதிகமாக பிரச்சினைகள் ஏற்படுகின்றன, தகராறுகள் ஏற்படுகின்றன என்று நான் எண்ணியதுண்டு. இதுபற்றி நான் விசாரித்துப் பார்த்தேன். இந்த மாணவர்களுக்கெல்லாம் பஸ்ஸில் செல்வதற்கு பாஸ் கொடுக்கிறார்கள். அந்த பாஸ்களுக்கு கண்டக்டர்களுக்கும் டிரைவர்களுக்கும் பேட்டா கிடைப்பதில்லை. பேட்டா இல்லாத காரணத்தால், பயணிகள் அதிகமாக பஸ்ஸில் ஏறுவதற்கு நின்றுகொண்டிருக்கும்பொழுது, அந்தப் பயணிகளையெல்லாம் ஏற்றிக் கொண்டு போனால் ஏதாவது பேட்டா கிடைக்கும், மாணவர்களை ஏற்றிக்கொண்டு போனால் ஒன்றும் கிடைக்காது என்ற காரணத்தினால், பஸ்ஸில் மாணவர்களை ஏற்றுவதில்லை என்று சொல்லப்படுகிறது. இதனால்தான் பஸ்ஸுக்கு உள்ளே அதிகமாக பயணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு போகிறார்கள் என்ற ஒரு கருத்தையும் சொல்லுகிறார்கள். அதற்கு ஒரு மாற்று முறையாக இந்த மாணவர்களுக்கு இப்பொழுது கொடுக்கப்படும் பாஸுக்கு பதிலாக டிக்கெட் மாதிரி கொடுத்தால் அதாவது இப்பொழுது சில ஓட்டல்களிலே 90 நாள் 30 நாள் அல்லது 60 நாள் என்று டிக்கெட் கொடுக்கிறார்கள், அதே

மாதிரி டிக்கெட் கொடுத்துவிட்டால், அவர்கள் பயணம் செய்தாலும் சரி, பயணம் செய்யாவிட்டாலும் சரி அந்த 60 நாளைக்குள் டிக்கெட்டுகளும் தீர்ந்து விடும் என்ற ஒரு நிலைமையை வைத்து, அந்த டிக்கெட்டை கண்டக்டர் கொடுத்து விட்டால், அந்த டிக்கெட்டுக்குள்ள தொகை எவ்வளவோ அதற்குரிய படியை கண்டக்டருக்கும் டிரைவருக்கும் கொடுத்து விட வேண்டுமென்ற ஒரு முறையை நிர்ணயம் செய்வோமேயானால், அந்த மாணவர்களையும் அவர்கள் இதர பயணிகளைப் போல பாவித்து கூட அழைத்துச் செல்லக்கூடிய ஒரு நிலைமை ஏற்படும் என்பதையும் நான் அமைச்சரவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டு வருவதோடு அமைச்சரவர்கள் கருத்தில் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கின்றேன்.

இன்னொன்று நம்முடைய நண்பர் திரு. வசந்த பாய் அவர்கள் டபிள் டெக்கர் பஸ் விட வேண்டும் என்று சொன்னார்கள். அதிலும் முக்கியமாக மெயின் ரோடுகளிலே விட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். அந்த டபிள் டெக்கர் பஸ் அப்பொழுது சென்னைக்குக் கொண்டு வரப்பட்டது. ஒவ்வொரு சந்தர்ப்பத்திலே புது அமைச்சர்கள் வரும்போதும் சில சமயங்களிலே சில மாறுதல்களைக் கொண்டு வருவார்கள். ஆனால் அந்த அமைச்சர் போன பிற்பாடு முன்னால் இருந்த அமைச்சர் கொண்டுவந்த மாறுதல் என்ன ஆயிற்று என்று தெரியாமல் போய்விடும். ஆனால் இன்றும் பல நகரங்களிலே குறிப்பாக பம்பாயில் இருக்கிறது. இங்கே முதலில் டபிள் டெக்கர் பஸ் பிரச்சினை வந்த போது டிராம் லைன் இருக்கிறது, ஆகவே எப்படிப் போகுமென்று பிரச்சினை கிளம்பியது. ஆனால் இன்றைக்கு டிராம் லைன் எல்லாம் எடுக்கப்பட்ட பிறகும் டபிள் டெக்கர் பஸ்களை அதிகமாக விடக்காணோம். கல்கத்தா பெருநகரில் இப்பொழுது இந்தப் பிரச்சினைக்கு ஒரு முடிவு கண்டிருக்கிறார்கள். சாதாரணமாக காலை நேரத்தில் கூட்டம் அதிகமாக வருகிறது. அப்பொழுது கிட்டத்தட்ட 100 சதவிகிதத்துக்கு மேல் பயணிகள் ஏறுகிறார்கள். 10 மணிக்கு 11 மணிக்கு மேலே, நேரமாக நேரமாக ஆட்கள் குறைந்து விடுகிறார்கள். அதில் கூட அரசாங்கம் ஏதாவது ஒரு முடிவெடுக்கலாம். எல்லா அலுவல்களையும் 10மணிக்கு ஆரம்பித்து 5 மணிக்கெல்லாம் முடிக்க வேண்டுமென்று கட்டாயமில்லை. அதிலே அதிகமானவர்கள் அரசாங்க ஊழியர்களாகவும், கல்லூரிக்குச் செல்லக்கூடிய மாணவர்களுமாகத்தான் இருக்கிறார்கள். **Staggering of the hours** என்று போக்குவரத்து ரொம்ப சௌகரியமாக இருக்கும்படி 100 பேர், 200 பேர், ஆயிரம் பேர் என்று பணியாற்றக்கூடிய அலுவலகங்களையும், கல்லூரிகளையும் 9 மணிக்கு ஆரம்பிக்கலாம். சிலவற்றை 6 மணிக்கு விடக்கூடிய நிலைமையை ஏற்படுத்தலாம். இதை போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களால் செய்ய முடியாது. பாக்கி அமைச்சர்கள் இதைப்பற்றி ஆலோசித்து ஒரு முடிவுக்கு வந்தால், இப்பொழுது சென்னை நகரில் இருக்கும் போக்குவரத்துப் பிரச்சினை தீரும். போக்குவரத்துக்கூட இன்னும் கொஞ்சம் அதிகமாக வரமுடியும். ஆனால் அதிகமாக பஸ் விடுவது என்கிற போது, இந்த பஸ்ஸில் போகிற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் மட்டுமல்லாமல், அந்த பஸ்களும் 4 மணி நேரம், 5 மணி நேரம் என்று மணிக்கணக்கில் சும்மா இருக்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்படுகிறது. கல்கத்தா பெருநகரிலே டிராலி என்ற ஒரு

பஸ் விடுகிறார்கள். பஸ்ஸுக்கு கொஞ்சம் அதிகமான அழுத்தமுள்ள என்ஜின்களைப் போட்டு, அதற்குப் பின்னாலே ரயில் கோஜ் மாதிரி இணைத்து ஒரு டிரெயிலர் மாதிரி விடுகிறார்கள். அந்த பஸ்களை விடுகிறபோது நமக்கு என்ன அனுகூலம் என்று சொன்னால், குறிப்பிட்ட நேரங்களிலே கிட்டத் தட்ட 8 மணியிலிருந்து 9 மணி வரையில், 9 மணியிலிருந்து 10 மணி வரையில், 8 மணியிலிருந்து 10 மணி வரையில் இந்த டிராலி பஸ்கள் விட்டு இந்த பஸ்ஸை ஓட்டினால், பின்னால் தேவையில்லாதபொழுது. அதைக் கழற்றி விட்டுவிடலாம். அதிலேயுள்ள ஆதாயம் ஒரு பஸ்ஸை 10 இலட்சம் ரூபாய் கொடுத்து வாங்குகிறோம் என்று சொன்னால், இந்த டிரெயிலரை இணைப்பதால், அந்த பஸ்ஸின் விலையில் 10 சதவிகிதத் திற்கு அந்த டிரெயிலரை நாம் வாங்கிக்கொள்ள முடியும். இரண்டாவ தாக, அது தேய்ந்துபோவதில்லை. ஏனென்றால் என்ஜின் ஓட்டம் அதில் கிடையாது. மூன்றாவதாக, இந்த டிரைவர்களும் கண்டக்டர்களும் சும்மா உட்கார்ந்திருக்கிறார்களே என்று கவலைப்படவும் தேவையில்லை. எங்காவது ஒரு இடத்தில் இறக்கிவிட்டுப் போய்விடலாம். ஆகவே இந்த டிராலி பஸ்களை நம்முடைய சென்னை மாநகரத்திலே விட முடியுமா என்று அமைச்சர் அவர்கள் ஆராய்ந்து பார்க்க வேண்டுமென்று நான் இந்த சந்தர்ப்பத்திலே தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்த இன்னொரு முக்கியமான திட்டம் ஒர்க்கர்ஸ் பார்டிசிப் பேஷன் என்ற முறையாகும். அது ஒரு சிறந்த திட்டம் என்று எல்லா இடங்களிலும் பாராட்டிப்பேசப்படுகிறது. சோழன் போக்குவரத்துக் கார்ப் பரேஷனிலே எனக்குத் தெரிந்தவர்களைக் கேட்கிறபோது சொல்லுகிறார்கள்: ஒரு பஸ் ஓடாமல் இருந்தால் அங்கு இருக்கக்கூடிய தொழிலாளியே மானேஜரிடத்திலோ அல்லது அவருக்கு மேல் இருக்கக்கூடிய நிர்வாகி களிடத்திலோ போய், இந்த பஸ் ஓடாமல் இருக்கிறது என்று சொல்லுகிறா னும். சில சமயங்களிலே அவருக்கே தொந்தரவாக இருக்கக்கூடிய அளவுக்கு அவனுக்கே அந்தத் தொழிற்சாலையில் உரிமை இருக்கிறது என்ற ஒரு எண்ணம் வந்து விடுகிறது. ஏதோ கடமைக்கு என்று பணி செய்யாமல் இருக்கும் ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. அது ஒரு நல்ல முறை. அந்த நல்ல முறையை இந்த ஓரிரண்டு கார்ப்பரேஷன்களில் மட்டும் தான் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள் என்று நினைக்கிறேன். இப் பொழுது இந்த முறை பல்லவன் கார்ப்பரேஷனிலும் சோழன் கார்ப்ப ரேஷனிலும் மட்டும் தான் இருக்கிறது என்று சொல்லுகிறார்கள். முடிந் தால் மற்ற கார்ப்பரேஷன்களிலும் இந்த முறையைக் கொண்டு வரு வதற்கு அமைச்சர் அவர்கள் முடிவு செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். சென்னையைப் பொறுத்தவரையில் இன்னொன்றை நான் குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் சென்னையைப் பொறுத்த வரையில், "சர்குலர் ரூட்" என்ற ஒரு ரூட்டை விட்டார்கள். ஒரே பகுதியில் குறுகிய நீளத்திற்கு ஒரு பஸ், நீண்ட நீளத்திற்கு ஒரு பஸ் என்று இப்படியே ஓடிக் கொண்டிருந்தது. சென்னையினுடைய பல பகுதிகளை ஒரே வட்டமாக ஏற்படுத்தி, அதைப் பத்திரிகைகளிலே எல்லாம் கூட விளம்பரப்படுத்தி, அதற்குத்தகுந்த மாதிரி படங்களும் போட்டு, ஒரு பஸ் கிளம்பினால் சென்னை யைச்சுற்றி சுற்றி வருகிற மாதிரி ஒரு நிலைமையை ஏற்படுத்திச் செய்தார்கள். நான் அந்த விளம்பரத்தைப் படித்த போது, அது மிகவும்

சிறந்த முறையில் இருந்தது. சென்னையிலே கூட சில பல பகுதிகளில் பரீட்சார்த்தமான முறையில் அந்தமாதிரி சர்குலேஷன் பஸ்களை நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் ஓட்டினார்கள். அதற்குப்பிறகு அது என்னவாயிற்று என்பது எனக்குத் தெரியவில்லை. அது பரீட்சார்த்தமாக நடத்தப்பட்டதா ? இல்லை, பரீட்சார்த்தமாக நடந்தது வெற்றிபெறவில்லையா ? (மணியடிக்கப்பட்டது).

அடுத்தபடியாக, இந்த கார்ப்பரேஷன்களை எல்லாம் தனித் தனி கார்ப்பரேஷனாக அமைச்சரவர்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். எல்லாவற்றையும் ஒன்று சேர்த்து பூதாகாரமாக எல். ஐ. சி. மாதிரி சேர்த்து வைத்தால், அங்கே இருக்கிறவர்கள் யாரும் வேலை செய்ய மாட்டார்கள். நிறைய பேர் இருந்தால், லாபம் வந்தால் அதிகப்படியான சம்பளம் கேட்க வேண்டுமென்ற நினைப்புத்தான் வருகிறது. தனித் தனி கார்ப்பரேஷன்களாக வைப்பது மிகவும் சிறந்த ஏற்பாடு. இப்படி இன்றைய தினம் கிட்டத்தட்ட 6, 7, 8, கார்ப்பரேஷன்களை நல்லமுறையில் வைத்து நடத்திக்கொண்டு வருகிறோம். இப்பொழுது நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகளைப் பொறுத்தவரையில், மத்திய அரசும் கிட்டத்தட்ட இதே கொள்கையைத்தான் கையாளுகிறது. ஒரே இடத்தில் கூட 4 வங்கிகள் இருக்கின்றன. ஆனால் ஒன்று சொல்கிறேன், இதிலே போட்டி மனப்பான்மை இருக்கக் கூடிய நிலைமையை வளர விட்டால் நல்லது. ஒரே இடத்திலே இப்பொழுது பாண்டியன் ரோடுவேஸ் பஸ் ஓடுகிறது, சோழன் ரோடுவேஸ் பஸ் ஓடுகிறது. ஒரு குறிப்பிட்ட ஏரியாவை மார்க் பண்ணி, இது பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குச் சொந்தமான இடம், இந்த ஏரியா சோழன் போக்குவரத்துக்கழகத்திற்குச் சொந்த இடம், என்று வைத்தால், நலமாக இருக்கும். இப்போது இந்தியன் பாங்கு, இந்தியன் ஓவர்சீஸ் பாங்கு, கானரா பாங்கு இவைகள் எல்லாம் ஒரே ஊரிலே வைக்கப்பட்டு யார் யார் அதிகமாக டெப்பாசிட்டுகள் வாங்குகிறார்கள் என்று போட்டியிடுவது போல ஒரே இடத்திலே கூட சில பகுதிகளிலே ஒரு 100 பஸ் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் ஒரு 100 பஸ் சோழன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்கும் என்று விட்டு விட்டு, போட்டி முறையிலே அமைக்க முடியுமா என்பதை அமைச்சரவர்கள் ஆராய்ந்து பார்க்கலாம். இன்னொன்றையும் நான் தெரிவித்துக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இந்த கார்ப்பரேஷனில் பணியாற்றுகிறவர்களை ஒரு கார்ப்பரேஷனிலிருந்து இன்னொரு கார்ப்பரேஷனுக்கு மாற்றி விடுகிறார்கள். ஆனால் என்னைப்பொறுத்தவரையில், அதற்குச் சில பல நல்ல காரணங்களும் இருக்கத்தான் செய்கின்றன என்று நான் கேள்விப்படுகிறேன். ஆனால் ஒரு வங்கியினுடைய கிளையில், கானரா பாங்கு, இந்தியன் பாங்கு என்று சொன்னால் அதனுடைய கஸ்டோடியன் அதனுடைய அலுவலர்கள் அதே வங்கியில்தான் இருக்கிறார்களே தவிர, இந்தியன் வங்கியிலிருக்கிறவர்கள் இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கிக்கோ அல்லது இந்தியன் ஓவர்சீஸ் வங்கியில் இருக்கிறவர்கள் கானரா வங்கிக்கோ போவதில்லை. அதைப்போல அந்த கார்ப்பரேஷன் நல்ல முறையிலே, லாபகரமான முறையிலே, நடந்தால்தான், நமக்கு அதிகமான லாபம் வருமென்ற எண்ணம் அங்கு இருக்கக்கூடிய உத்தியோகஸ்தர்கள் மத்தியிலும் வர வேண்டும். அதைப் போல அங்கு இருக்கக்கூடிய ஒர்க்கர்ஸ் என்கிற தொழிலாளர்

களுக்கும் இது நல்லபடியாக முன்னுக்கு வந்தால் தான், நாமும் முன்னுக்கு வர முடியும் என்ற ஒரு எண்ணம் வரும். ஆகவே அவர்களைத் தனித்தனியாக,"வாட்டர்டைட் கம்பார்ட்மெண்ட்" என்ற அளவிலே வைக்கலாமா என்று அமைச்சரவர்கள் ஆலோசனை செய்து பார்க்க வேண்டும். எனக்கு என்ன தோன்றுகிறது என்றுசொன்னால் அங்கு இருக்கக்கூடிய உயர்தர அலுவலர்களை ஒரே இடத்தில் வைத்து விட்டால் இவர்கள் ஏதாவது தவறு செய்தால், இன்னொருவருக்குத் தெரியாமல் போய்விடும். ஒரே இடத்தில் 10வருடம் 20வருடம் என்று வைத்துவிட்டால், இன்னொருவருக்குத் தெரியாமல் போய்விடக்கூடும். அதற்கு ஏதாவது வழி கண்டுபிடித்து விட்டு ஒருவர் தொடர்ந்து ஒரே கார்ப்பரேஷனில் இருக்கிற மாதிரி போக்கு வரத்துக் கழகத்தில் ஒரு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[பிற்பகல் 4-20]

அடுத்தபடியாக, ஒரே ஒரு கருத்து. இந்த ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்ஸிலே ஒரு முறை தஞ்சையிலிருந்து கோயம்புத்தூர் வரை செல்லக் கூடிய நிலைமை எனக்கு ஏற்பட்டது. நல்ல முறையிலே பஸ்கள் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன என்பது பாராட்டத் தக்கதுதான். ஆனால் போகிற இடங்களிலே ஹோட்டல்கள் போன்ற இடங்களிலே "கன்வீனியன்ஸ்", "பர்சனல் கன்வீனியன்ஸ்" எல்லாம் ரொம்ப மோசமாக இருக்கிறது. என்னுடன் கூட வந்திருந்த சில ஆங்கிலேயர்கள் என்னிடம் அதைப் பற்றிக் கூறினார்கள். சில வடநாட்டுக்காரர்களும் கூறுகின்றார்கள். பஸ் எவ்வளவு சௌகரியமாக ஓடினாலும், அங்கே போய் ஒரு ஹோட்டலிலே சாப்பிட வேண்டுமென்று சொன்னால், அது மிகவும் மோசமான ஒன்றாக, அங்கு சாப்பிட முடியாத ஒன்றாக இருந்தால், மிகவும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. போக்குவரத்துத் துறையிலே கூட தங்களுடைய சார்பாக இருக்கக்கூடிய உணவு வழங்கும் இடங்களையும் மற்ற இடங்களையும் நிர் வகிக்க முடியுமா என்பதை அமைச்சரவர்கள் ஆலோசனை செய்து பார்க்கலாம். ரயில்வேயில் அந்த மாதிரி தான் வைத்திருக்கிறார்கள். நாமும் எடுத்து நடத்தலாம். அதிலே ஒன்றும் தவறு இல்லை, என்று அமைச்சரவர்களுக்குக் கூறிக்கொள்கிறேன்.

முடிவாக போக்குவரத்துக் கழகம் என்றாலே, நஷ்டத்திலே நடக்கக் கூடியது என்ற நிலைமையை மாற்றி, 97 இலட்சம் ரூபாய் அளவுக்கு அதில் நல்ல லாபகரமான முறையை ஏற்படுத்தி, தீவிரமாகச் செயல் பட்டு வரும் போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டி இன்னும் நல்ல முறையிலே செயல்பட்டு அவர்கள் திறமையாக நடத்தி நாட்டு மக்களுக்குப் பயனளிக்கவேண்டுமென்று, கேட்டுக் கொண்டு என்னுடைய பேச்சை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

* திரு. கே. ராஜாராம் : தலைவரவர்களே, "போக்குவரத்து சம்பந்த மான இந்த விவாதத்திற்கு ஒரு நாள் ஒதுக்கியிருக்கிறார்களே, போதுமா ?" என்று சொன்னார்கள். இப்போது கடைசியில் ஒரு நாளைக்குக் கூட பேசு வதற்குப் போதுமான உறுப்பினர்கள் முன் வரவில்லை. நான் இன்று இந்த விவாதத்தில் கலந்து கொள்வதாக இல்லை முதலில்.

1975 மார்ச் 29]

திரு. ஜி. சுவாமிநாதன்: அதற்குக் காரணம் மேலவை அங்கத்தினர்கள் அநேகமாக கார்களிலே வருவதாக இருக்கலாம் என்பதைத் தலைவரவர்களே கூறுகிறார்கள்.

திரு. கே. ராஜாராம்: பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷன் மட்டும் நஷ்டத்தில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அதைத் தவிர்ப்பதற்கு அமைச்சரவர்கள் தம்முடைய சாமர்த்தியத்தை உபயோகித்து லாபம் காண்பித்தால் தான் என் போன்றவர்கள் ஒப்புக் கொள்ள முடியும். ஏனெனில், எனக்கு முன் பேசிய அத்தனை பேரும் ட்ரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்டிலே ஒரு பெரிய மாறுதலை உண்டு பண்ணி, எல்லாக் கார்ப்பரேஷன்களிலும் லாபம் வருகிறது என்று சொன்னார்கள். ஆனால் பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனில் 1,616 பஸ்கள் இருப்பதும், அதனால் ஒரு கோடியே 20 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்படுவதும் அவ்வளவு விரும்பத்தக்கதல்ல. அதற்காக அமைச்சரவர்கள் கொள்கைக்குறிப்பிலே சொல்லியிருக்கிற காரணங்கள் அவ்வளவு திருப்திகரமானதாக இல்லை. பெரிய நகரங்களில் ஓடுகிற பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட் அவ்வளவும் நஷ்டத்தில் ஓடுவதாக மற்ற ஊர்களில் இருந்தாலும், நாம் நஷ்டமில்லாமல் அதைச் செய்து காண்பிக்க வேண்டும். அதற்குத் தகுந்த உழைப்பாளிகள், உத்தியோகஸ்தர்கள் நம்மிடம் இருக்கிறார்கள். அவர்களைச் சரியானபடி பிரயோஜனப்படுத்தி, இந்த நஷ்டமும் இல்லாமல் செய்தால் மிகவும் நன்றாக இருக்கும். அன்பர் திரு. சுவாமிநாதன் அவர்கள் சொன்ன மாதிரி, பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனைக்கூட, கொஞ்சம் சோழன், சேரன், பாண்டியன், கட்டபொம்மன் டிரான்ஸ்போர்ட் மாதிரி ஒரு 300, 400 பஸ்கள் இருக்கும்படியாக, சிறு சிறு கார்ப்பரேஷனாக மாற்ற முடியுமா, அதனால் நஷ்டமில்லாமல் செய்ய முடியுமா என்பதையும் நாம் பார்க்க வேண்டும். நகரத்தில் ஓடக்கூடிய பஸ்களில் காலையிலும், மாலையிலும் அதிகமாகக் கூட்டம் போகிறது. அப்போது தான் வசூலும் அதிகமாக ஆகின்றது. மற்ற நேரங்களில் வசூல் அதிகமாக இல்லையென்று சொல்லப்படுவது வாஸ்தவம்தான். ஆனால் அந்த நேரத்தில் பஸ்களும் குறைவாகத்தான் விடப்படுகின்றன. ஆபீஸ் டைம் இல்லாத மற்ற நேரங்களில் பஸ்களும் குறைவாகததான் விடுகிறார்கள். பட்ஜெட்டில் நான் பார்த்தேன். ஒரு லிட்டர் டீசல் ஆயிலுக்கு ஓட வேண்டிய மைலேஜ் மிகவும் குறைவாக இருக்கிறது. ஒரு லிட்டர் பெட்ரோலுக்கு அம்பாசிடர் கார் நமது டிபார்ட்மெண்டில் வைத்திருக்கும் கார்கள் 4 கிலோ மீட்டர்தான் ஓடுகின்றன என்று சொல்லப்படுகிறது. அது குறைவு. பொதுவாக நமது டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மெண்டில் ஒரு சீர்திருத்தம் செய்ய வேண்டுமென்றால் முதலில் இதைத்தான் நான் சொல்லுவேன், மெயிண்டினன்ஸ் போதாது. நான் இதைச் சொல்லுவது புதிதல்ல. அமைச்சரவர்களே சொல்லியிருக்கிறார்கள். ரொம்ப "அன்வீல்டியாக" இருப்பதால், டெப்போக்களை அதிகமாக்கி ஒவ்வொரு டெப்போவிற்கும் பேருந்துகளைக் குறைக்க வேண்டுமென்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். அது வரவேற்கவேண்டிய ஒன்றுதான். அதைச் செய்ய வேண்டும். மெயிண்டினன்ஸ் சரியாக இல்லாததால், ஒவ்வொரு ரோடிலும் ஏதாவது ஒரு பஸ் நின்றுகொண்டிருக்கிறது. அப்படியில்லாமல் இருக்க வேண்டும். அது நமக்கு நஷ்டம்தான். ஓடிக்கொண்டிருந்

தால் தான் பணம் வரும். ஓடுகிற பஸ் நின்றுவிட்டால் நஷ்டம். இரண்டு அல்லது மூன்று பஸ் வைத்திருக்கிற தனியார் பஸ் ஆபரேட்ருடைய பஸ் நின்றுவிட்டால், அந்த டிரைவரே சரி பண்ணிவிடுவார். ஆனால், கவர்மெண்ட் பஸ்ஸிலே அது கிடையாது. அவரவர்கள் தங்களுக்குக் கொடுத்த வேலையைத்தான் செய்வார்கள். பஞ்சர் என்றால், பஸ்ஸை அங்கேயே நிறுத்தி டெப்போவிற்கு "போன்" பண்ணுவார்கள். அவர்கள் எடுத்துக் கொண்டுபோய் டயரை மாற்றி, வண்டியை ஓட்ட வேண்டும். இப்படி "அட்மினிஸ்ட்ரேஷனிலும்" செலவு நமக்கு ரொம்ப அதிகம். மெயின்டினன்ஸ் சரியாகச் செய்வதற்கு அமைச்சரவர்கள் கொஞ்சம் கவனத்தைச் செலுத்தினால், ஒரு 5, 6 மாதங்களில் சரி செய்துவிடலாம். பணத்தையும் இன்னும் அதிகமாக மிச்சப்படுத்த முடியும். இங்கேயிருந்து மதுரைக்குப் போனால், வழியில் குறைந்தது "half a dozen" பஸ்களாவது நிற்கும். நான் ஏதோ குறை சொல்ல வேண்டுமென்று சொல்லவில்லை. இதைக் குறையாக நினைக்கக் கூடாது. இந்த டிபார்ட்மெண்ட் இன்னும் நல்ல முறையில் செயல்பட வேண்டும். நஷ்டமில்லாமல் ஆகவேண்டும் என்ற பெரிய ஆசைதான் எனக்கு. வேறு ஒன்றுமில்லை. மற்ற கார்ப்பரேஷனையெல்லாம் நஷ்டமில்லாமல் ஆக்கிவிட்டார்கள். எல்லாவற்றிலும் இலாபம் வருகிறது. அது ஒரு நல்ல காரியம். அதே மாதிரி பல்லவன் டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனிலும் செய்ய வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

"எக்சாஸ்ட்" பைப் மூலமாக முன்னாலே எல்லாம் புகை ரொம்ப கக்கிக் கொண்டிருந்தது. ஜனங்கள் தெருவில் எங்கும் போக முடியவில்லை. ஆகையினால் மேல் நோக்கி "எக்ஸ்சாஸ்ட் பைப்புகளை" வைக்கலாம் என முடிவு செய்திருப்பதாகப் போன வருஷம் கூட அமைச்சரவர்கள் சபையில் குறிப்பிட்டார்கள். ஆனால், என்ன கஷ்டம் இருக்கிறது என்று தெரியவில்லை. இப்போது ஓடுகிற பஸ்களிலெல்லாம் மேல் நோக்கிப் புகை போகவில்லை. கீழ் நோக்கித்தான் போய்க்கொண்டிருக்கிறது. மேல் நோக்கிப் போகும்படியாக ஏற்பாடு செய்தால், சுகாதாரத்தை அது பாதிக்காது என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தேசியமயமாக்கும் விஷயம் திடீரென்று நின்று போய்விட்டது. சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கு அவர்கள் அப்பீல் பண்ணியதால், நீலகிரி ஜில்லாவைச் சேர்ந்தவர்கள் அப்பீல் பண்ணினதால், நின்றுபோய்விட்டது. தனியாகவாவது மூவ் பண்ணி சீக்கிரமாக முடிவுக்குக் கொண்டு வந்து தேசிய மயமாக்கும் கொள்கையை மீண்டும் விரைவுபடுத்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். இப்போதும் வேறு ஏதேதோ வகையில் பண்ணுகிறார்கள். பெர்மிட்டுகள் முடிவடையும்போது அவைகளுக்குத் திரும்பவும் கொடுக்காமல், அதற்குப் பதிலாக அரசு கார்ப்பரேஷன் பஸ்களை விடுகிறார்கள். இது ரொம்ப நாளாகும். ஆகையினால், சுப்ரீம் கோர்ட்டில் இந்தக் கேசை சீக்கிரம் எடுத்துக் கொள்வதற்கு, தனியாக மூவ் பண்ணி, ஒரு பெடிஷனை, அபிடவிட்டைக் கொடுத்து சீக்கிரமாக எடுத்துக் கொள்ளும்படி பண்ண முடியுமா என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். ஏதோ இரண்டு பேர் கோர்ட்டுக்குப் போவதனாலே தேசிய மயமாக்கும் ஒரு நல்ல கொள்கையை, நோக்கத்தை யாரும் எதிர்க்கவில்லை. இதற்கு முன்பா

வது நண்பர் திரு. சுவாமிநாதன் கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் ஆட்சேபனை சொல்லி வந்தார்கள். இப்போது அதையும் விட்டுவிட்டார்கள். அவர்களும் ஆட்சேபனை சொல்லுவதில்லை. ஆகையினால் அதை துரிதமாக தேசியமய மாக்குவது நல்லது. ஒவ்வொரு தனிப்பட்ட டிரான்ஸ்போர்ட்காரர் 60 பிரயாணிகள் செல்லக் கூடிய பஸ்ஸுக்கு மூன்று மாதத்திற்கு, காலாண்டுக்கு, கிட்டத்தட்ட ஆயிரம் ரூபாய் வரி செலுத்துகிறார்கள். ஆக ஒரு வருஷத்திற்கு கிட்டத்தட்ட ரூபாய் 4,000 அரசாங்கத்திற்கு வருகிறது. அவ்வளவு தொகையாவது நம் டிரான்ஸ்போர்ட்டில் வரவேண்டும். இன்று நாம் "நேஷனலைஸ்" பண்ணினதினாலே, இதைக் காட்டிலும் அதிக மாக வரவேண்டும். ஒரு பஸ்ஸுக்கு ரூபாய் 4,000-க்குக் குறையாமல் சராசரியாக எல்லா பஸ்களிலும் வரும்படி பார்க்க வேண்டும். ஆவரேஜ்-ஜாக ஒரு வருஷத்திற்கு தனியாரிடமிருந்து வசூல் பண்ணும் அந்த வரித் தொகையாவது வர வேண்டும்.

(பிற்பகல் 4-30)

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, அரசு நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் தங்களுடைய பேருந்துகளுக்குத் தனியார் பேருந்துகளுக்கு உள்ளதைப்போலவே வரியைக் கட்டித்தான் தீர வேண்டும். ஆகவே, அரசாங்கத்தைப் பொறுத்த வரையில், அவர்களும் இந்தப் பேருந்துகளுக்கு என வரித் தொகைகளை வசூலித்து விடுகின்றார்கள்.

திரு. கே. ராஜாராம்: விளக்கத்திற்கு நன்றி. எதிர்க் கட்சியைச் சார்ந்த ஒரு உறுப்பினர், "அரசாங்கம் வரிக்காக பணத்தை ஒதுக்கி விடுகின்றார்களே தவிர அதை 'அட்ஜெஸ்டு' செய்வதில்லை. அப்படியே விட்டுவிடுகின்றார்கள்" என்று சொல்லிய காரணத்தினால்தான் இதைச் சொன்னேன். தனிப்பட்டவர்களைப் போல அரசாங்கப் போக்குவரத்துக் கழகங்களும் எல்லா பஸ்களுக்கும், ஸ்பேர் பஸ்களுக்கும், எல்லா வற்றுக்கும் வரியைச் செலுத்தி விடுவதானால், ஆட்சேபணை இல்லை. அப்படி இல்லாமலிருந்தால், முழுவதுக்கும் அரசாங்கம் சரியானபடி வரியைச் செலுத்திவிட வேண்டும். அமைச்சர் அவர்கள் சொன்ன விளக்கத்தினை வரவேற்கிறேன். மேலும் பொதுவாக, பல்லவன் போக்கு வரத்துக் கழகத்தில் என்னென்ன மாற்றங்களைச் செய்தால், அதைத் தொடர்ந்து இப்படி நஷ்டம் இல்லாது நடத்த முடியும் என்பதற்கு அனுபவஸ்தர்களைக் கொண்டு அமைச்சர் அவர்கள் வழிமுறைகளைக் காண வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, இந்தக் கொள்கை விளக்கக் குறிப்பில் நல்ல ஆலோசனைகளை வழங்கிய, மேலான ஆதரவினைத் தந்த அனைத்து உறுப்பினர்களுக்கும் என் நன்றியறிதலை முதலில் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. வசந்த பாய் அவர்கள் பேசும்போது, தமிழ் நாடு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம்பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் துவங்குவதுபற்றி ஏதோ 1946-லேயே

யோசனை இருந்ததாக அவர்கள் சொன்னார்கள். அந்தத் தகவல் என்னிடம் இல்லை. தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்த மட்டில், பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் ஒன்றை ஏற்படுத்துவதற்காக கடந்த ஒரு ஆண்டு காலமாக முயற்சி செய்து வருகிறோம். அண்மையில் இந்திய அரசு கூட்டிய அனைத்து மாநிலப் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மகாநாட்டில், இப்படிப்பட்டதொரு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் ஏற்படுத்துவது பற்றிய கருத்து வலியுறுத்தப்பட்டது. அப்போது இந்திய அரசின் போக்குவரத்துத் துறையும் திட்டக் குழுவும், "தமிழ் நாட்டில் அப்படி ஒரு கழகம் துவக்கப்படுமானால், அதற்கு நாங்கள் தடையாக, எதிராக இருக்க மாட்டோம்" என்று சொன்னார்கள். ஆனாலும் இதற்குப் போதுமான நிதி ஆதாரத்தினைத் திரட்டுவதற்குச் சற்று கடினமான சூழ்நிலை இருந்தது. இருந்தாலும் நல்ல வேளையாக இந்திய அரசு கொண்டுவந்துள்ள "வேலை வாய்ப்புத் திட்டம்" என்கின்ற திட்டத்தில், பல்வேறு மாநிலங்களில் அந்தத் திட்டத்திற்கான நிதியினை முழுதுமாகச் செலவு செய்யக் கூடிய வாய்ப்பு இல்லாமல் இந்தியப் பேரரசுக்கே திருப்பித் தந்து விடக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. அந்த நேரத்தில் தமிழ் நாடு அரசின் சார்பிலே, "இந்த வேலை வாய்ப்புத் திட்டத்தின் அடிப்படையில், முன்னாள் இராணுவ வீரர்களுக்கு வேலை தரும் வகையில் இப்படிப்பட்டதொரு பொருள் போக்குவரத்துக் கழகத்தைத் துவக்குவதாகவும் அதற்கு மத்திய அரசினைச் சார்ந்த முன்னாள் இராணுவ வீரர்களுக்கு மறுவாழ்வு அளிக்கும் துறையும் இதே போல வேலை வாய்ப்பு அளிக்கும் திட்டத்தின் கீழ் நிதி தர வேண்டும் என்று கேட்டோம். அந்த நேரத்திலே, இதற்குப் போதுமான அளவிற்கு நிதி தயாராக இருந்ததால், அவர்களும் ஒப்புக் கொண்டார்கள். ஆனால், முன்னாள் இராணுவ வீரர்களுக்கு மறு வாழ்வு அளிப்பதற்காக, கிட்டத்தட்ட சில கோடி ரூபாய்களை வைத்துக் கொண்டுள்ள மத்திய அரசின் உள் துறை இன்னும் இதற்காக நமக்கு அனுமதி அளிக்கவில்லை. இருந்தாலும்கூட, உள்ள இந்த நிதியை வைத்துக் கொண்டு, அதாவது மத்திய அரசாங்கத்திடமிருந்து பெறும் ரூபாய் 20 இலட்சம், நமது அரசாங்கத்தின் சார்பிலே ரூபாய் 5·4 இலட்சம், தமிழ்நாடு சிவில் சப்ளைஸ் கார்ப்பரேஷன் சார்பிலே ரூபாய் 5 இலட்சம், எக்ஸ்-ஸர்வீஸ்மென் என்று அவர்களுக்காக இருக்கும் நிதியிலிருந்து ஒரு இலட்சம் முதலாகவும் கடனாக ரூபாய் 8·6 இலட்சமும், ஆக கிட்டத்தட்ட ரூபாய் 40 இலட்சத்தில் இந்தப் பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் இப்போது உருவாக இருக்கிறது. முதலில் 100 லாரிகளைக் கொண்டதாக இது துவங்கப்பட இருக்கிறது. இடையில் மத்திய அரசிடமிருந்து மேலும் ரூபாய் 20 இலட்சம் கூடுதலாக வந்திருப்பதாகவும், அதையும் அவர்கள் வரும் 31-ம் தேதிக்குள் தந்துவிடுவதாகவும் சொல்லியிருக்கின்றார்கள். இதையும் சீக்கிரம் கொடுத்துவிட வேண்டும் என்று கேட்டிருக்கிறோம். இது கிடைத்தால், மேலும் 100 லாரிகளைப் பெற்று, மொத்தம் 200 லாரிகளைக் கொண்டதாக இந்தப் பொருள் போக்குவரத்துக் கழகம் அமைவதற்கு வழி வகை ஏற்படும் என்று முதலில் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

அடுத்து, அரசுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளில் இந்த ஆண்டு லாபம் கிடைத்துள்ளது பற்றிக் குறிப்பிட்டு, சற்று ஆச்சரியமாகவே பேசினார். அரசுடமையாக்கப்பட்ட தொழில்கள் பொதுவாக நட்டத்தில் தான் நடக்க

வேண்டும் என்பதில்லை. போதுமான கவனமும் அக்கறையும் செலுத்தினால், எந்தத் தொழிலையும் லாபகரமாக நடத்த முடியும் என்பதைக் கண்கூடாகப் பார்க்க முடிகின்றது.

அரசுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகளிலிருந்து வரும் வருவாய் என்று பார்க்கும்போது, இந்த ஆண்டு பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலே ரூ. 120 இலட்சம் நட்டம் ஏற்பட்டாலும், மொத்தத்தில் பார்க்கும்போது, மொத்த வருமானத்திலே, அதாவது ரூ. 217 இலட்சத்திலே இந்த ரூ. 120 இலட்சம் போனாலும் ரூ. 97 இலட்சம் லாபமாகக் கிடைத்திருக்கின்றது என்றுதான் கொள்ள வேண்டும். இந்த இலாபக் கணக்கை மட்டும் பார்த்துவிட்டு, அதிலே ஒரு முடிவிற்கு வந்துவிடக்கூடாது. அதிலே உண்மையாக எந்த இடத்தில் நமக்கு உரிய உயர் வருவாய் கிடைக்கின்றது என்று சொன்னால் "ரோட் ட்ரான்ஸ்போர்ட் ரெவின்யு" என்கின்ற வகையில், அந்த வகையில், நான் கடைசியில் எப்படி மோட்டார் வாகன வரி வருவாய் உயர்ந்திருக்கின்றது என்பதை எடுத்துக் காட்டியிருக்கிறேன். 1966–67 ஆம் ஆண்டில் ரூ. 15 கோடியாக இருந்த மோட்டார் வாகன வரி இன்றைக்கு ரூ. 38 கோடியாக உயர்ந்திருக்கின்றது. ஆக மோட்டார் வாகன வரி அந்த அளவிற்கு உயர்ந்திருக்கின்றது. அந்த அளவிற்கு உயர்வதற்கு "டேக்ஸ் பொடேன்ஷியல்" என்று சொல்லுகின்றார்களே, வரி போடுவதற்கான வாய்ப்பு, அது எந்த அளவிற்கு உயர்ந்திருக்கின்றது என்ற அடிப்படையில் பார்க்கும்போது, நமது போக்குவரத்துக் கழகங்கள் நல்ல முறையில் இயங்குவதால்தான் அப்படி என்று கொள்ள வேண்டும். அவை நல்ல முறையில் இயங்கவில்லை என்றால், இது இருந்திருக்காது. நல்ல முறையில் இயங்குவதால்தான் வரியை உயர்த்துகிறோம். இது நாள் வரையில் இந்த வாய்ப்பு நமக்குக் கிடைக்காமலே தனியாருக்கு இருந்து வந்திருக்கின்றது. அது மட்டுமில்லாமல், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இப்படி நல்ல இலாபத்தில் இயங்கும்போது, இன்னொரு கஷ்டமும் வருகின்றது. மத்திய அரசு பல்வேறு முனைகளில் வரிகளை விதித்தாலும், போக்குவரத்துக் கழகங்கள் லாபத்தில் நடைபெறும்போது, 100-க்கு 55 என்று கார்ப்பரேஷன் டேக்ஸாகப் போய்விடுகின்றது. அது பற்றிக் குறிப்பிட்டு, போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்கள் மகாநாட்டிலே, "மாநிலங்கள் நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு இந்த வரியிலிருந்து விலக்கு அளிக்க வேண்டும்" என்று கேட்டிருக்கிறோம். பொதுவாக மாநில அரசுகளுக்கு ஏற்கெனவே பெரும் நிதிப் பற்றாக்குறை இருந்து வரும் சூழ்நிலை இருக்கும்போது, இப்படி வரும் லாபத்திலே பெரும் பகுதியை அதாவது 100-க்கு 55 அல்லது 57 என்ற அளவிற்கு அவர்கள் வரியாகக் கொண்டு போய்விட்டால், மாநிலங்களுக்கு நிதி வருவாய் மிகக் கடுமையாகக் குறைகின்றது. அது மட்டுமில்லாமல், இப்போதுள்ள புதிய ஏற்பாட்டின் மூலம் கார்ப்பரேஷன் டாக்ஸையும் இன்கம் டாக்ஸையும் சேர்த்து டிவிஸிபிள் பூலில் போட்டாலும் பரவாயில்லை. அப்படி இல்லை. இதனால் எந்த அளவிற்கு லாபத்தைக் கூட்டிக் காண்பிக்க முடியும் என்று போட்டியிடுவதற்குப் பதிலாக, எப்படி லாபத்தைச் சரி செய்யலாம் என்ற நிலைமைதான் மாநில அரசு நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களிலே வரும். இதனால் ஏற்படும் விளைவுகள் என்ன என்று பார்க்கும்போது, யார் திறமையாக நிர்வாகத்தை நடத்துகின்றார்கள், மேனேஜீரியல் டேலண்ட் யாரிடம் இருக்கின்றது என்று பார்க்கும் வாய்ப்பினை மாநில அரசு

நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் இழந்து விடுகின்றன. இது நமது மாநிலத்தைப் பொறுத்து மட்டும் இல்லை. இந்தியாவிலுள்ள அவ்வளவு மாநிலங்கள் நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் சார்பிலும், இது எடுத்துச் சொல்லப்பட்டது. ஆகவே, அரசு நடத்தும் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வருமான வரியிலிருந்து விலக்கு அளிப்பார்களானால், அதன் காரணமாக போக்குவரத்துக் கழகங்கள் தங்களுடைய திறமையைக் காட்டுவதற்குப் பாடுபடும், அந்த அளவிற்கு ஒவ்வொரு கழகமும் லாபத்தை உருவாக்க முயலும், அதற்கான வாய்ப்பும் ஏற்படும். இப்போதும் மத்திய சர்க்காருக்கு, கார்ப்பரேஷன் டாக்ஸின் மூலம் வரும் வருவாயில், மாநில அரசுகள் நடத்தும் அரசு போக்குவரத்துக் கழகங்களிலிருந்து வரும் பகுதி எவ்வளவு என்று பார்த்தால், அது கொஞ்சமாக இருக்காது. எனவே, மத்திய சர்க்கார் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு வருமான வரியிலிருந்து விலக்கு அளிப்பார்களானால், நிச்சயமாக உண்மையான திறமை உருவாகும். அது மட்டுமில்லாமல், நிர்வாகத் திறமையை வெளிக் கொணரவும் வழி வகை ஏற்படும் இதனால் என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

(பிற்பகல் 4-40)

மாண்புமிகு அங்கத்தினர் திரு சுவாமிநாதன் அவர்கள் பேசுகிற போது, ஒன்றைச் சொன்னார்கள். போக்குவரத்துக் கழகங்களைத் திறமை யாக நடத்த வேண்டும் என்பதற்காக நம் நாட்டில் எந்தெந்த வகையான திறமைகள் இருக்கின்றனவோ அவைகளைப் பயன் படுத்தவேண்டும் என்ற அடிப்படையிலேதான், காலஞ்சென்ற திரு. டி. வி. எஸ். கிருஷ்ண, திரு. மகாலிங்கம், அதேமாதிரி எல்.ஜி.பி. நிறுவனத்தைச் சேர்ந்த திரு. வரதராஜன், இன்னும் டாக்ஸ் கன்சல்டெண்ட் திரு. வித்தியா சங்கர் ஆகியவர்களைக் கொண்டு ஒரு நிபுணர்கள் குழு அமைக்கப்பட்டது. அவர்களுடைய பரிந்துரைப்படி, 500 பேருந்துகள் ஒரு கழகத்தில் இருக்குமானால், அது சிறந்த நிர்வாகமாக இயங்கும். அதுதான் அவர்களுடைய அறிவுரைகள். ஆனால், நம்முடைய நாட்டில் சுமார் 10 ஆயிரம் பஸ்கள் ஓடுகின்றன. ஆகவேதான் நம் தமிழ் நாட்டைப் பொறுத்து, 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களை அமைத்து ஒவ்வொரு போக்கு வரத்துக் கழகத்துக்கும் இரண்டு மாவட்டம் என்ற அளவிலே நாம் ஏற்கெனவே பிரித்திருக்கிறோம். அந்த வகையிலே பார்க்கிறபோது, ஒரு மாவட்டத்திற்கு ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குக் குறைந்தது 1,500 பஸ்கள் என்று அமையும். ஆகவே பல்வேறு போக்குவரத்துக் கழகங்கள் பல்வேறு பேருந்துகள் எண்ணிக்கையைக் கொண்டிருந்தாலும் கூட எல்லா பஸ்களும் தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பிறகு, 7 போக்குவரத்துக் கழகங்களாக, ஒரு கழகத்திற்கு 1,500 பேருந்துகள் என்ற அடிப்படையிலே அமையும். அண்மையிலே பம்பாய்க்குச் சென்று திரு. பல்கிவாலா அவர்களைச் சந்தித்துக்கூட 500, 500 பேருந்துகளாக எப்படி ஆக்குவது என்ற ஆலோசனையைக் கேட்டேன்.

சட்ட மன்ற மேலவையில் கூட போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் இங்கே வராமல், என் பம்பாய் போனார்கள் என்று கேட்டிருக்கின்றார்கள். பம்பாய் போனது இதற்காகத்தானே தவிர வேறு அல்ல. அவர்கள் ஒரு ஆலோசனையைச் சொன்னார்கள். ஒரு போக்குவரத்துக் கழகத்தில் 3 நிர்வாகக் குழுக்கள் வைத்து, 3 நிர்வாக இயக்குநர்களை நியமிக்கலாம், அதாவது மேனேஜிங் டைரக்டர்களை நியமிக்கலாம் என்றார்கள். "ஒவ்வொரு நிர்வாக இயக்குநரிடத்திலே ஒரு கழகப் பகுதியை ஒப்படைத்து, அந்த 500 பேருந்துகளுக்கு அவரே முழுப் பொறுப்பும் ஏற்றுக் கொண்டு மொத்தமாக பேலன்ஸ் ஷீட்டைப் போடுகிற முறையைக் கொண்டு கூட்டிக்கொள்ளலாம். அதுதான் (உங்களுக்கு நிர்வாகத்திற்கு அதுமாதிரி) போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏராளமாக ஆகாமலிருப்பதற்கு சரியானதாக இருக்கும்" என்பதை யோசனையாக அவர்கள் சொன்னார்கள். அந்த யோசனை சிறந்த யோசனை என்று அரசு ஏற்றுக்கொண்டிருக்கிறது. இந்த அடிப்படையிலே பார்க்கிறபோது, இன்று நாம் அமைத்திருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஒவ்வொன்றும், எல்லா பேருந்துகளையும் நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட பிறகு, சம அளவு பேருந்துகளைப் பெற்றிருக்கிறது. சம அளவில் இருந்துகொண்டு அவை இயற்கையாக இயங்குகின்றன என்பதை இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

சென்னை மாநகரத்திலே, நடைபெறுகிற பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி இங்கே குறிப்பிட்டார்கள். அதிலே 120 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் என்று இருக்கிறது. அதிலே உண்மை என்னவென்றால், கடந்த ஆண்டுதான் எவ்வளவோ காலத்திற்குப் பிறகு, ஒரு 3 கோடி ரூபாய் மத்திய சர்க்கார் கொடுத்தார்கள். இந்த 3 கோடி ரூபாய்க்கும் பேருந்துகள் வாங்கி அவைகளை அண்மையிலே 2, 3 மாதங்களாகத்தான் ஓட்டுகிறோம் என்றாலும், இந்த ஆண்டு தேய்மானம், டெப்ரிசியேஷன் கொடுத்திருக்கிறார்கள். ஆகவேதான் இந்த பிகர், 120 லட்சம் என்று வந்திருக்கிறது. வேறு காரணம் அல்ல.

THIRU G. SWAMINATHAN: Sir, may I know what is the amount that was given by the Government of India to the other Metropolitan cities and how it compares with the amount that has been granted to us?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, அதற்கும் நான் வருகிறேன். அது என் என்பதற்கு ஒரு முக்கியமான நிலைமை இருக்கிறது. மாநகரங்களிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளுக்கும் அதே நிலைமைதான் இருக்கிறது என்பதை நாம் நன்றாக அறிவோம். ஜப்பான் நாட்டு டோக்கியோவிலேயும் இதே நிலைமை தான். லண்டன் மாநகரத்திலே இதற்கு ஒன்றைச் செய்கிறார்கள். பேருந்துகளுடைய கிரயத்திலே பாதியை, பேருந்துகளை வாங்குகிறபோது, இனமாக, கிராண்ட் ஆக அந்த சர்க்கார் கொடுத்து விடுகிறார்கள். இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் பிரதமர் அவர்கள் இந்தியாவில் உள்ள "மெட்ரோபாலிடன் சிட்டீஸ்"

பம்பாய், டெல்லி, கல்கத்தா, சென்னை போன்ற நான்கு நகரங்களிலும் பஸ் வசதியை எவ்வாறு சீர்படுத்த வேண்டுமென்பதற்காக ஓர் குழுவை நியமித்தார்கள். இந்தக் குழுவினர் இந்த நான்கு நகரங்களுக்கு இந்த அடிப்படையிலே என்னென்ன செய்யவேண்டுமென்று சில பரிந்துரைகளைச் செய்திருக்கிறார்கள். அந்தப் பரிந்துரைகளில் ஒன்று மாநகரங்களில் நடக்கின்ற போக்குவரத்துக்களை கம்பெனிகளாக ஆக்க வேண்டும் என்பது. இரண்டாவது, அந்த முதலீட்டில் மத்திய சர்க்கார் ஒரு பங்கைப் பெற வேண்டும். மூன்றாவது, அவைகளுக்கு வட்டியில்லாத கடன் தர வேண்டும். நான்காவது, அவர்கள் வாங்குகின்ற பொருள்களுக்கு வரி விலக்கு அளிக்கவேண்டும். இப்படிப்பட்ட பரிந்துரைகளையெல்லாம் செய்திருக்கிறார்கள். இந்தப் பரிந்துரைகளை அமுல் நடத்த வேண்டுமென்று கடந்த 2 ஆண்டுகளாக நாமும் பிரதமர் அவர்களும் சொல்லி, திட்டக் குழுவினுடைய சப்-கமிட்டி உருவாகியது. அந்தப் பரிந்துரைகளை அமுல்படுத்த வேண்டுமென்று நாம் வற்புறுத்தி வருகிறோம். ஆனால் அதற்குப் பதிலாக என்ன செய்துவிட்டார்கள் என்றால், அந்தக் குழு அமைத்ததே டெல்லிக்காக என்பதுபோல், டெல்லியிலே டிரான்ஸ்போர்ட் அதாரிடி சரியாக இயங்காத காரணத்தினாலே தங்களுடைய யூனியன் பட்ஜெட்டிலே அதை எடுத்துக்கொண்டு நீங்கள் எல்லாம் எப்படியாவது பார்த்துக்கொள்ளுங்கள் என்பதைப் போல விட்டுவிட்டார்கள். அண்மையிலே டீசலுக்குரிய எக்ஸைஸ் வரியை உயர்த்தினார்கள். அந்தக் கூடுதல் வரியிலிருந்து மாநகரங்களிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளுக்காவது விலக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று சொன்னோம். அதற்கு அடிப்படையான காரணம் சென்னை. சென்னை மாநகரம் வளர்ச்சியடைவதற்கும் இங்கே வருகின்ற போக்குவரத்து நெரிசலுக்கும் தமிழகம் மட்டும் காரணமல்ல. தமிழகம், ஆந்திரம், கேரளம், கர்நாடகம் ஆகிய நான்கு மாநிலங்களுடைய "சென்டர் ஆப் கிராவிடி" போல் சென்னை நகரம் உள்ளது. பம்பாய் நகரத்தை எடுத்துக்கொண்டால், மராட்டியம், குஜராத் ஆகிய மாநிலங்களுக்கு சென்டர் ஆப் கிராவிடி போல் இருக்கிறது. கல்கத்தாவை எடுத்துக்கொண்டால் அஸ்ஸாம், பீகார், ஒரிசா மாநிலங்களிலிருந்து நெரிசல் வருகிறது. அப்படி சுற்று மாநிலங்களிலிருந்து வருகின்ற மக்கள் போக்குவரத்து காரணமாக, நெருக்கடித் தன்மை ஏற்படுகின்றது. இதை ஒரு மாநிலத்தினுடைய பிரச்சினையாகக் கருதாமல், நம் நாட்டினுடைய பிரச்சினையாகக் கருதவேண்டும். டெல்லி மாநகரத்திலே நடக்கக் கூடிய அந்த பஸ்ஸைப் பார்க்கின்றபோது, நான் அங்கே சென்றிருந்தபோது, மாதந்தோறும் சம்பளம் கொடுப்பதற்குக்கூட மத்திய சர்க்காரிடமிருந்து கடன் வாங்கி ஊழியர்களுக்குச் சம்பளம் கொடுத்து வருவதாகச் சொன்னார்கள்.

இந்த ஆண்டு வரவு-செலவுத் திட்ட அறிக்கையிலேகூட மத்திய சர்க்காரிலிருந்து டெல்லி டிரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனுக்குக் கடன் என்கின்ற வகையில் ரூ. 15,64,00,000 தருகிறார்கள். ரூ. 10,40,00,000 பிளான் எக்ஸ்பெண்டிசர் ரூ. 5,24,00,000 என்று சேர்த்து ரூ. 15,64,00,000 தருகிறார்கள். சென்ற ஆண்டு அவர்கள் 14 கோடி ரூபாய் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அங்கே இருக்கின்ற திறமை குறைவானாலும்கூட, பணத்தைப் போட்டுக்கொண்டிருக்கின்றார்கள். ஆனால்

அந்த மெட்ரோபாலிடன் சிடிஸ் டீம் சொன்னபடி, யார் யார் எப்படிப் பயன்படுத்துகிறார்கள் என்று பார்க்க வேண்டும். டீசல் உபரி வரியைக் கூடப் பயன்படுத்துகிறார்கள். எக்சைஸ் வரி என்று எடுத்துக்கொண்டால், அந்த எக்சைஸ் வரியில் தள்ளுபடி செய்கிறார்கள். நம் திறமைக்கு மதிப்பும் வாய்ப்பும் இல்லாமல் போகிறது. "உங்களுக்குத்தான் திறமையிருக்கிறதே, திறமையாக நடத்துகிறீர்களே, உங்களுக்குத்தான் நஷ்டம் இல்லையே, இன்னும் ஏன் பணம் கேட்கிறீர்கள்?" என்கிறார்கள். சென்ற ஆண்டு நம் நஷ்டம் குறைவாக இருந்து, இந்த ஆண்டு ஒரு 3 கோடி ரூபாய் கொடுத்ததால், நஷ்டம் இல்லாமல் இருந்தால் அதைப் பார்த்து அடுத்த ஆண்டு உங்களுக்குத்தான் நஷ்டமில்லையே, ஆக எதற்காகக் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்கின்ற ஒரு சூழ்நிலைதான் ஏற்பட்டுவிடும். ஒரு மாநிலத்திற்கு உதவி செய்கின்றபோது, அது டெல்லிக்காக இருந்தாலும் சரி, கல்கத்தாவுக்காக இருந்தாலும் சரி, பம்பாய்க்காக இருந்தாலும் சரி, சென்னைக்காக இருந்தாலும் சரி, நான்கு நகரங்களையும் ஒன்றாக பாவித்து, இன்னும் சொல்லப்போனால் நான்கு நகரங்களையும், தேசீய நகரங்கள் "நேஷனல் சிடீஸ்" என்று எடுத்துக் கொண்டு, நான்கு நகரங்களுக்கும் உதவி செய்கின்ற முறையை வரையறைப்படுத்தி, அந்த வரையறைகளும் திட்டக்குழு ஏற்கெனவே உருவாக்கியுள்ள பரிந்துரைகளின் அடிப்படையிலே அமையுமானால், உண்மையில் வரவேற்கத்தக்க அளவுக்கு நிர்வாகத்துறை இயங்க முடியும். ஆனால் அதற்குப் பதிலாக, ஏதோ "அட் ஹாக்" ஆக நாம் ரூ. 10 கோடி கேட்டால் ரூ. 3 கோடி வைத்துக்கொள்ளுங்கள் என்று சொல்கிறார்கள். வேறு வழியில்லை. இப்படியே போனால் பைனான்சியல் மேனேஜ்மெண்ட் சரியில்லாத நிலைமை உருவாகிறது. நிதி அடிப்படை நிலைமையைக் கூட புரிந்துகொள்ளாத நிலைமை இருந்துகொண்டிருக்கின்றது. இப்படிப்பட்ட நிலைமைதான் இருக்கின்றது என்பதை இந்நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன். இந்த நிலைமைகளைச் சமாளிக்க, மத்திய சர்க்கார் அந்த ஸ்டடி டீமினுடைய பரிந்துரைகளை அப்படியே அமுல்படுத்தி, எல்லா மெட்ரோபாலிடன் சிட்டிகளுக்கும் உதவ வேண்டும் என்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே வற்புறுத்த விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு அங்கத்தினர் திரு. பலராமன் அவர்கள் ஆந்திரத்தைப் பற்றிச் சொன்னார்கள். ஆந்திராவில் அவர்களுக்கெல்லாம் நம்மைப் போல கவலையில்லை. நானும் ஹைதராபாத் எல்லாம் சென்றிருக்கின்றேன். அதெல்லாம் சென்னை நகரம் போல் அல்ல. அவர்களுக்கு அந்தமாதிரிக் கஷ்டம் வராது. உதாரணத்திற்கு நம்முடைய மதுரை மாநகரத்தை எடுத்துக்கொள்வோமானால், அதிலே அவ்வளவு கஷ்டம் வராது. இன்னும்கூட லாபம் வரும். ஆனால் மற்ற நகரங்களோடு சென்னை மாநகரத்தை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது, முடியாது என்ற பிரச்சினை ஏற்படுகிறது. அந்தக் காரணத்திற்காக அதைப் புறக்கணிக்கவில்லை என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆனால் அதே நேரத்தில் அவர்கள் கொடுக்கமாட்டார்களே என்பதற்காக நாம் நம்முடைய கடமையை விட்டுவிட முடியாது. அதனாலே எந்த அளவுக்கு நம்மால் சீர்திருத்த முடியுமோ அந்த அளவுக்குச் சீர்திருத்தம் செய்கிறோம்.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுவாமிநாதன் அவர்கள் பேராசிரியர் திரு. அய்யாசாமி அவர்களின் ஆர்கனேசேஷன் பற்றிக் குறிப்பிட்டார்கள். அதிலே என்ன கஷ்டம் என்றால், நம் நாடு ஜனநாயக நாடு. எப்படி அந்த பிளானிலே போட்டுத் தருகிறோமோ அந்த மாதிரி பஸ்கள் விடுவோமானால், அது ஒரு பெரிய பொருளாதாரப் புரட்சியை ஏற்படுத்திவிடும். நம்மாலே தாங்க முடியாது. அதனாலேதான் படிப்படியாக அதைக் கொண்டுவருவது நல்லதாக இருக்கும். இன்னும் முக்கியமாக அறிஞர் அண்ணா சாலையிலே, பூந்தமல்லி சாலையிலே இன்னும் சில முக்கியமான சாலைகளில் ரேடியஸ் ரூட்ஸ், வழித்தடங்கள் அமைக்க வேண்டுமென்ற திட்டத்தினுடைய அடிப்படையிலே செயல்பட்டுவருகிறோம். சர்குலர் ரூட்ஸ் போடுவதிலே பஸ்களில் இரண்டு தடவைகள் ஏறி இறங்க வேண்டும். மக்களை அதற்குத் தயார் செய்ய வேண்டும் என்று அளவில் சென்னையில் விளம்பரம் செய்து பார்த்து, பிரயாணிகளுடைய சம்மதத்தைப் பெற்று, எல்லாரும் சேர்ந்து ஒத்த கருத்தைக் கொண்டால் நாம் வெற்றி பெறமுடியும் என்ற நம்பிக்கை இருக்கின்றது. அதே போல் Staggering of Office hours. இவைகளையும் மாற்றவேண்டும். ஏனென்றால் நெரிசல் நேரத்தில் ஆக்குபன்சி 45 பர்சென்ட் இருக்கிறது.

(பிற்பகல் 4-50)

ஆயிரம் பஸ்கள் ஓட்டுகிறோம் என்றால், நெரிசல் நேரங்களுக்கு மட்டும் 500, 600 பஸ்கள் தேவைப்படுகின்றன. அந்த பஸ்கள் நெரிசல் நேரத்தைத் தவிர மீதி நேரத்திலே தேவைப்படாது. ஆகவே அதனாலே ஏற்படுகின்ற நஷ்டத்தைத் தாங்கிக்கொள்ள வேண்டிய சூழ்நிலை இருக்கிறது. அதைவிட பல்வேறு அலுவலகங்கள் அல்லது தொழிற்சாலைகள் பணியாற்றுகிற நேரத்தில் மாறுதல் ஏற்பட்டு, ஓரளவுக்கு நமக்குச் சீராக வாய்ப்பைத் தருமேயானால், 600 பஸ்களை சாதாரணமாக வைத்துக்கொண்டிருப்பதற்குப் பதிலாக, 300 பஸ்களைக்கொண்டு, நாம் அதைச் சமாளிக்கலாம். அந்த அளவுக்கு நிலைமைகளை உருவாக்குவதற்கும் அரசு நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதை நான் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதோடு மட்டுமல்லாமல் டபிள் டெக்கர் பஸ், டிராலி பஸ் இவைகளை எல்லாம் பற்றி நாங்கள் யோசனை செய்து பார்த்தோம். ஓரளவுக்கு பயணிகளுக்கு உட்கார்ந்து செல்லக்கூடிய "கம்பர்ட்" ஏற்படுத்தும் வகையிலே நாம் அவைகளைக் கொண்டுவர வேண்டும். இப்பொழுது எற்பட்டிருக்கக்கூடிய நெரிசலைப் பார்க்கிறபோது, இப்போது அவர்கள் உட்கார்ந்து செல்லுகின்ற அளவுக்கு வசதி செய்கின்ற நிலைமையிலே நாம் இல்லை. முதலிலே இருக்கிறவர்களை ஏற்றிச்செல்லுகிற தன்மையை உருவாக்க வேண்டும். பஸ் ஸ்டாண்டிலே நிற்கின்றவர்களை குறைந்த பட்சம் பஸ்ஸிலே யாவது நிற்கவைக்கின்ற முதல் கடமையை நிறைவேற்றிய பிறகுதான் டபிள் டெக்கர் பஸ், டிராலி பஸ்ஸைப்பற்றிச் சிந்திக்கவேண்டியவர்களாக இருக்கின்றோம். ஏனென்றால் அந்த அளவுக்குப் போக்குவரத்து நெரிசல் நாளுக்கு நாள் வளர்ந்துவருகிறது. பெட்ரோல் விலையும் அடிக்கடி கூடியிருக்கின்ற காரணத்தினாலே, ஏராளமான மக்கள் பயன்படுத்துகின்ற வாகனமாக இன்றைக்கு பேருந்துகள் ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன. எந்த அளவுக்கு நிலைமை மோசமாகிக்கொண்டிருக்கின்றது என்பதையும் இங்கே

பேசிய நண்பர் திரு. சுவாமிநாதன் அவர்கள் சொன்னார்கள். இனிமேல் பஸ்களின் மேலேயே ஏறிப் பயணம் செய்வார்களோ என்றெல்லாம் சொன்னார்கள். நான் அவர்களுக்கு ஒன்றைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நான் அண்மையிலே டெல்லி சென்று அங்கிருந்து ஆக்ராவுக்குப் போன போது, டெல்லியிலிருந்து ஆக்ராவுக்கு ஒரு பஸ் போய்க்கொண்டிருந்தது. அந்த பஸ்ஸில் மேலே ஒருவித பாதுகாப்பும் இல்லாமல், குழந்தைகளோடும், மூட்டை முடிச்சுகளோடும் உட்கார்ந்து கொண்டு போய்க்கொண்டிருந்தார்கள். அதைப் பார்த்த பிறகு, நாம் எவ்வளவோ தேவலை போலிருக்கிறதே என்கிற கருத்துதான் உண்மையிலே எனக்குத் தோன்றியது. ஆனாலும் அந்த நிலைமை இங்கே வந்துவிடக்கூடாது என்பதில் இந்த அரசு அக்கறை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறது. அதற்கான வகையில் வழித்தடங்களை சீரமைத்தும், அதே நேரத்தில் பஸ்களை அதிகமாக ஆக்குவதன்மூலமும், இந்தப் பிரச்சினையை சமாளிப்பதற்கு அரசு நிச்சயமாக நடவடிக்கை எடுக்கும் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன். அதோடு மட்டுமல்லாமல் சென்னை மாநகரத்தைப் பொறுத்தவரையிலும் இன்னொரு திட்டத்தையும் அமுலாக்கலாமா என்பதைப்பற்றி அரசு ஆலோசனை செய்து வருகிறது. குறிப்பாக நீண்ட தூரப் பேருந்துகள் இன்னும் அரசாங்கத் துறையினாலே இயக்கப்பட்டு வருகின்றன. அரசாங்கத் துறையினாலே இயக்கப்பட்டு வருவதில் சில கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன. உதாரணத்திற்கு எந்த முடிவுகளையும் தீவிரமாக எடுத்துச் செயல்படுத்த முடியவில்லை. ஒரு ஹோட்டலைக் கட்டவோ, அங்கு தங்குகின்ற வசதிகளை ஏற்படுத்தவோ, மற்ற வசதிகளைச் செய்வதற்கோ அரசாங்க இலாகா முழுவதும் சேர்ந்து செயல்பட்டாக வேண்டிய ஒரு சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கின்றது. ஆகவே அதையும் ஒரு தனி நிறுவனமாக ஆக்கலாமா என்கின்ற ஒரு கருத்து இருந்தது. அதைத் தனி நிறுவனமாக ஆக்குவதைவிட பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகத்தினுடைய பகுதியாக ஆக்கலாமா என்கின்ற கருத்து அரசாங்கத்தின் பரிசீலனையில் இருக்கிறது. ஏனென்றால் அதிலே இரண்டு கோடி ரூபாய் வருகிறது. இதிலே கொஞ்சம் நஷ்டமானாலும்கூட, இரண்டும் சேர்த்து சரிக்கட்டிக்கொண்டிருக்கக்கூடிய ஒரு வாய்ப்பு அதனால் ஏற்படும். அதோடு மட்டுமல்ல. ஒரு தனி நிறுவனமாக அது இருந்தால், எந்த அளவுக்குப் பயன்படுமோ அந்த அளவுக்கு (Business Flexibility) சீக்கிரமாக ஒரு முடிவெடுத்து செயல்படுத்தக்கூடிய ஒரு வாய்ப்பு நிச்சயமாக ஏற்படும். நீண்டதூர விரைவுப் பேருந்துகளில் ஆங்காங்கே பயணிகளுக்கான வசதியை அதிகமாக்க வேண்டிய சூழ்நிலை கட்டாயம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு பலராமன் அவர்கள் பேசுகிறபோது ஆந்திராவிலே அதற்கெல்லாம் வசதி இருக்கிறதென்று சொன்னார்கள். நாமும் இங்கே பாரிஸ் கார்னரிலே எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் ஸ்டாண்டிலே கிட்டத்தட்ட $1\frac{1}{2}$ கோடி ரூபாய் செலவிலே ஒரு கட்டிடத்தை உருவாக்கியிருக்கின்றோம். இது விரைவுப் பேருந்துகளினாலே வருகின்ற லாபத்தை ஒட்டித்தான். அது மட்டுமல்லாமல், முக்கியமாக நிற்கக்கூடிய விரைவுப் பேருந்து இடங்களில் இதைப்போன்ற ஓட்டல்கள், இன்னும் மற்ற வசதிகள் உள்ள கட்டிடங்களை நாமே கட்டி அவைகளை ஏலம் விட்டு நன்றாக நடத்தக்கூடியவர்களை வைத்து அவைகளை நடத்தலாம் என்ற யோசனை இருக்கிறது. இவைகளையெல்லாம் செய்வதற்கேற்ற அமைப்பு முறை

மாற்றம் பற்றி அரசாங்கத்தினுடைய பரிசீலனையில் இருக்கிறது. சீக்கிரத்திலே அத்தகைய ஒரு முடிவை எடுப்போம் என்பதையும் நான் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

நாட்டுடமையாக்கும் கொள்கையை மிகத் தீவிரமாக அமுல்படுத்த வேண்டும் என்று அவர்கள் சொன்னார்கள். நான் இங்கே கொடுத்திருக்கின்ற குறிப்பிலேயே அதையும் நான் குறிப்பிட்டிருக்கிறேன். சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே அந்தச் சட்டம் (Hearing) க்கு வராமல் இருக்கிறது. அதற்குக் காரணம் இந்திய அரசியல் சட்டத்தின் 25-வது திருத்தத்திற்குப் பிறகு இந்தியாவிலேயே கொண்டுவரப்பட்ட முதல் சட்டம் இதுதான். அதோடு மட்டுமல்ல. மத்திய அரசாங்கம் திரு. மோகன் குமாரமங்கலம் அமைச்சராக இருந்த காலத்தில் (Coking Coalmines take-over) என்ற ஒரு சட்டத்தையும் கொண்டு வந்தார்கள். இரண்டும் ஒரே சட்டத்தின்கீழ், 25-வது திருத்தத்தின்கீழ் நிற்கின்றன. ஆகையினாலே இரண்டையும் ஒன்றாகப் போட வேண்டும். அதை சுப்ரீம் கோர்ட்டிலே இருக்கிற எல்லா ஜட்ஜுகளும் உட்கார்ந்து விசாரிக்க வேண்டும் என்கிற அடிப்படையிலே அது இன்னும் காலதாமதம் ஆகிக்கொண்டிருக்கிறது. மார்ச் மாதத்திலே தீர்ப்பு வந்துவிடும் என்று நாங்கள் எல்லாம் நம்பிக் கொண்டிருந்தோம். ஆனால் அது இன்னும் விசாரணைக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படவில்லை. ஆகவே அது நம்முடைய அரசு சம்பந்தப்பட்ட பிரச்சினை மட்டுமல்ல. இந்திய அரசியல் சட்டத்தின் 25-வது திருத்தம் பற்றிய தீர்ப்பையும் சுப்ரீம் கோர்ட் தரவேண்டிய சூழ்நிலையிலே இருக்கிற காரணத்தினாலேதான், காலதாமதம் ஏற்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. இருந்தாலும் அதற்காகப் பொறுத்துக்கொண்டிராமல், நம்முடைய மாநிலத்திலே தேசிய நெடுஞ்சாலை, மாநில நெடுஞ்சாலைகளிலே வருகின்ற வழித்தடங்கள் பாதிக்குமேல் தேசிய நெடுஞ்சாலையிலேயோ அல்லது மாநில நெடுஞ்சாலையிலேயோ இருக்குமானால், அத்தகைய வழித்தடங்களை எல்லாம் போக்குவரத்துக் கழகங்களே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்ற ஒரு உத்தரவினை அண்மையிலே பிறப்பித்திருக்கின்றோம். அதை நான் இந்தக் கொள்கை விளக்கத்திலே எடுத்துச் சொல்லியிருக்கின்றேன். அதோடு மட்டுமல்லாமல், இங்கே எந்த அளவிற்கு தேசிய மயம் வளர்ந்திருக்கின்றது என்கின்ற விவரத்தையும் ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட்டினுடைய ரெவியூவிலே நாங்கள் குறிப்பிட்டிருக்கின்றோம். நாட்டிலே ஓடுகின்ற பேருந்துகளில் பெரும்பான்மையானவை இன்றைக்கு நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள். ஆகையினாலே மீதமுள்ள பேருந்துகளும் தேசியமயமாக்கப்படுவதற்கு அடிப்படையான வசதிகள் எல்லாம் இப்போது உருவாக்கப்பட்டு வருகின்றன. ஆகையினாலே அதிலே எந்தவிதமான புறக்கணிப்பும் இருக்காது என்பதையும் இந்த நேரத்திலே எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

கண்டக்டர்கள் இல்லாமல் பஸ் ஓட்டுகின்றார்கள் என்று சொன்னார்கள். அது எல்லாம் சரியானது அல்ல. நீண்ட தூரப் பேருந்துகளிலே செய்யலாம். இங்கிருந்து கன்னியாகுமரிக்குப் போகிறதென்றால், இங்கே இருக்கின்ற புக்கிங் ஆபிஸிலேயே போதுமான அளவுக்குப் பயணிகள் ஏறிவிடுவார்களேயானால், கண்டக்டர்கள் தேவைப்படாது. ஆனால் சாதாரண

மாக இயக்குகின்ற பேருந்துகளுக்கு நம்முடைய நாட்டைப் பொறுத்த வரையிலே, கண்டக்டர்கள் கட்டாயம் தேவைப்படுகிறார்கள். ஆகையினாலே கண்டக்டர்கள் இல்லாமல் ஓட்டுவது என்பது இயலாத காரியம்.

தொழிலாளர்களுக்கு உற்சாகம் வேண்டும் என்கின்ற வகையிலே "வொர்க்கர்ஸ் பார்ட்டிசிபேஷன், அதாவது முதலிலேயே பங்கு 500 ரூபாய் எடுத்துக் கொள்கின்ற ஒரு வாய்ப்பினை உருவாக்கியிருக்கின்றோம். அதனாலே ஏற்பட்டிருக்கின்ற ஈடுபாட்டைப் பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. சுவாமிநாதன் அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அவர்களுடைய பாராட்டுக்களையும் தெரிவித்தார்கள். அதற்கு உண்மையிலேயே நான் நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றேன்.

மாணவர்களுக்கும் கண்டக்டர்களுக்கும் ஏற்படுகின்ற தகராறு பேட்டா என்கின்ற காரணத்தினாலே அல்ல.

MR. CHAIRMAN ; Time is extended.

மாண்புமிகு திரு ச. இராமச்சந்திரன் : One minute, Sir. அது மாணவர்களுக்கே இருக்கின்ற ஒரு இயல்பு. எல்லோரும் ஏறிக் கொண்டு பஸ்ஸை அப்படி விடுங்கள் இப்படி விடுங்கள் என்று சொல்லுகிறார்கள். கண்டக்டர்களும் என்ன இவர்களை ஏற்றிக்கொள்ள வேண்டியிருக்கிறதே என்கிற வகையிலே இருக்கிறார்கள். ஆனால் நல்ல உறவை உருவாக்க வேண்டும் என்பதற்காக ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட் இன்ஸ்டிடியூட் என்ற ஒன்றினை நாம் உருவாக்க இருக்கின்றோம். அதன் மூலம், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதைப்போல, நல்லவர்களாகப் பார்த்து அவர்களுக்கு நல்ல முறையிலே பயிற்சி அளித்து அவர்களை நியமிக்கலாம் என்றும் இருக்கின்றோம்.

ஆக்ஸிடெண்ட்களைப் பற்றி எல்லாம் நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு வசந்த பாய் அவர்கள் சொன்னார்கள். அதைக் குறைக்கின்ற அளவுக்கு டிரைவர்கள் போன்றவர்களை நாமே டிரெயின் பண்ணி, பிராஞ்ச் மானேஜர், இன்னும் பிட்டர் மெக்கனிக் இவர்களை எல்லாம் தயாரித்து, நல்ல முறையிலே போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குத் தேவைப்படுகிற மனித சக்தியினை உருவாக்குவதற்கு டிரான்ஸ்போர்ட் இன்ஸ்டிடியூட் ஒன்றையும் நாம் உருவாக்க இருக்கின்றோம். அதற்கான உத்தரவும் விரைவிலே பிறப்பிக்கப்படும் என்பதையும் தெரிவித்து, இத்துடன் அமைகிறேன்.

மாண்புமிகு மேலவைத் தலைவர் : இத்துடன் இன்றைய நிகழ்ச்சிகள் முடிவுற்றன. அவை மீண்டும் திங்கட்கிழமை மார்ச் 31 ஆம் நாள் மாலை 4 மணிக்குக் கூடும்.

பின்னர், அவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

(பிறபகல் 5-00)

8. அவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்.

A. Statutory rules and orders.

£ 152. Second Annual Report 1974 of the Pallavan Transport Corporation Limited. [Laid on the table of the House under section 619 (A) of the Companies Act, 1956 (Central Act I of 1956).]

£ 153. Third Annual Report 1974 of the Cholan Roadways Corporation Limited. [Laid on the table of the House under section 619 (A) of the Companies Act, 1956 (Central Act I of 1956).]

£ 154. Annual Administration Reports of the Tamil Nadu Water Supply and Drainage Board for the years 1971–72, 1972–73 and 1973–74. [Laid on the table of the House under section 44 of the Tamil Nadu Water Supply and Drainage Board Act, 1970 (Tamil Nadu Act 4 of 1971).]

155. Notification issued with G.O. Ms. No. 2084, Rural Development and Local Administration, dated the 24th September 1974 in regard to amendment to the Tamil Nadu Bhoodan Yagna Rules, 1959. [Laid on the table of the House under section 28(4) of the Tamil Nadu Bhoodan Yagna Act, 1958 (Tamil Nadu Act XV of 1958).]

156. Notification issued with G.O. Ms. No. 2230, Rural Development and Local Administration, dated the 16th October 1974 in regard to approval of the list of play-fields in the area within the jurisdiction of Thanjavur Municipality. [Laid on the table of the House under section 14 (3) of the Tamil Nadu Parks, Playfields and Open Spaces (Preservation and Regulation) Act, 1959 (Tamil Nadu Act 26 of 1959).]

B. Reports, Notifications and Other Papers.

£ 92. A Review on Road Development Programme in Tamil Nadu, 1974–75. (English and Tamil.)

£ 93. Performance Budget on Health Services and Family Planning 1975–76.

£ 94. Performance Budget on Medical Education 1975–76.

£ 95. A Review on Industrial Growth in Tamil Nadu — Major Industries, 1974–75. (English and Tamil.)

£ 96. A Review on Industrial Growth in Tamil Nadu — Small Scale Industries, 1974–75. (English and Tamil.)

£ 97. A Review on Industrial Growth in Tamil Nadu — Mineral Development, 1974–75. (English and Tamil.)

£ 98. A Review on Industrial Growth in Tamil Nadu— Industrial Finance, 1974–75. (English and Tamil.)

£ 99. A Review on Industrial Growth in Tamil Nadu — Tamil Nadu Industrial Development Corporation Limited. (TIDCO), 1974–75. (English and Tamil.)

£ 100. A Review on Industrial Growth in Tamil Nadu— State Industries Promotion Corporation of Tamil Nadu Limited. (SIPCOT), 1974–75. (English and Tamil.)

£ 101. A Review on Industrial Growth in Tamil Nadu — Tamil Nadu Ceramics Limited. (TACEL), 1974–75. (English and Tamil.)

£ 102. A Review on Industrial Growth in Tamil Nadu— Tamil Nadu Industrial Development Corporation Limited, (SIDCO), 1974–75. (English and Tamil.)

£ 103. A Review on Industrial Growth in Tamil Nadu — Tamil Nadu Small Industries Corporation Limited (TANSI), 1974–75. (English and Tamil.)

£ 104. A Review on the Tamil Nadu Handicrafts Development Corporation Limited (Poompuhar) 1974-75. (English and Tamil.)

£ 105. A Review on Industrial Growth in Tamil Nadu — Sugar Industry 1974–75. (English.)

& 106. Policy Note on Motor Vehicles Acts-Administration 1975–76—Demand No. 3. (English and Tamil.)

& 107. Policy Note on Road Transport Services, 1975–76. (English and Tamil.)

& 108. A Review on Nationalised Transport in Tamil Nadu, 1974–75. (English and Tamil.)

& 109. A Review on Road Transport in Tamil Nadu 1974–75. (English and Tamil.)

& 110. Performance Budget on Tamil Nadu State Transport Department, 1974–75.

111. Performance Budget on Industries, 1975–76.

112. A Review on Industrial Growth in Tamil Nadu — Sugar Industry 1974–75. (Tamil.)

113. The Tamil Nadu Appropriation Bill, 1975 (L A. Bill No. 11 of 1975), as passed by the Legislative Assembly.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

£ Laid on the table of the House on 27th March 1975.

♣ Circulated to all M.L.Cs. on 27th March 1975.

இணைப்பு I.

(583 ஆம் பக்கத்தில் இனம் 6க்கான அடிக் குறிப்பைக் காண்க)

L.A. BILL No. 11 of 1975.

(As passed by the Assembly.)

A Bill to provide for the appropriation of certain further moneys out of the Consolidated Fund of the State for the service of the financial year which commenced on the 1st April 1974.

Be it enacted by the Legislature of the State of Tamil Nadu in the Twenty-sixth Year of the Republic of India as follows:—

1. *Short title.*—This Act may be called the Tamil Nadu Appropriation Act, 1975.

2. *Supplementary appropriation out of the Consolidated Fund for the financial year which commenced on the 1st April 1974.*—The State Government may appropriate out of the Consolidated Fund of the State for the financial year which commenced on the 1st April 1974, a further sum not exceeding one hundred and eight crores, twenty-eight lakhs, forty-six thousand and one hundred rupees, being moneys required to meet—

(*a*) the supplementary grants made by the Tamil Nadu Legislative Assembly for that period, as set forth in column (3) of the Schedule and

(*b*) the supplementary expenditure charged on the Consolidated Fund of the State for that period, as set forth in column (4) of the Schedule.

127-10—8

THE SCHEDULE.

(See section 2).

Demand number.	Service and purposes.	Sums not exceeding voted by the legislative Assembly.	charged on the consolidated Fund of the state.	Total.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		RS.	RS.	RS.
1	Land Revenue Department	27,17,800	..	27,17,800
4	General Sales Tax and Other Taxes and Duties—Administration.	61,72,600	..	61,72,600
5	Stamps Administration	21,76,400	..	21,76,400
6	Registration	12,75,200	..	12,75,200
7	State Legislature	14,32,900	*4,900*	14,37,800
8	Elections	21,01,800	..	21,01,800
9	Head of State, Ministers and Headquartes Staff.	2,39,39,600	*3,59,000*	2,42,98,600
11	District Administration	100	*81,500*	81,600
12	Administration of the Tamil Nadu Hindu Religious and Charitable Endowments Act, 1959.	100	*13,900*	14,000
13	Administration of Justice	31,62,300	*5,91,600*	37,53,900
14	Jails	1,14,53,900	..	1,14,53,900
15	Police	1,74,51,700	*900*	1,74,52,600
17	Education	5,08,42,400	*2,200*	5,08,44,600
18	Medical	2,42,29,800	..	2,42,29,800
19	Public Health	100	..	100

Demand number.	Service and purposes.	Sums not exceeding voted by the Legislative Assembly.	charged on the consolidated Fund of the State.	Total.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		RS.	RS.	RS..
20	Agriculture	2,71,70,400	*1,400*	2,71,71,800
21	Fisheries	24,66,300	*3,600*	24,69,900
22	Animal Husbandry ..	80,55,900	*6,400*	80,62,300
23	Co-operation	5,22,400	..	5,22,400
24	Industries	300	..	300
25	Cinchona	3,35,200	..	3,35,200
26	Handlooms and Textiles	14,01,400	..	14,01,400
28	Community Development Projects, etc.	69,93,400	..	69,93,400
29	Labour including Factories	100	..	100
30	Welfare of the Scheduled Tribes and Castes, etc.	1,68,73,800	*7,400*	1,68,81,200
31	Welfare of the Backward Classes, etc.	100	..	100
33	Urban Development ..	1,02,33,000	..	1,02,33,000
34	Civil Supplies	85,62,200	..	85,62,200
35	Irrigation	200	..	200
36	Public Works—Buildings	1,42,66,800	*5,68,600*	1,48,35,400
37	Public Works—Establishment and Tools and Plant.	40,05,000	..	40,05,000
38	Roads and Bridges ..	75,64,600	*1,53,000*	77,17,600
39	Road Transport Schemes.	2,61,62,200	*2,84,600*	2,64,46,800
40	Relief on Account of Natural Calamities.	21,28,85,900	..	21,28,85,900
41	Pensions and other Retirement Benefits.	4,62,60,900	*64,53,200*	5,27,14,100

Demand number.	Service and purposes.	Sums not exceeding voted by the Legislative Assembly.	charged on the consolidated Fund of the State.	Total.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
		RS.	RS.	RS.
42	Miscellaneous	500	..	500
43	Stationery and Printing ..	47,93,400	..	47,93,400
44	Forest Department ..	46,82,400	..	46,82,400
47	Capital Outlay on Public Health, Sanitation and Water-Supply.	100	..	100
48	Capital Outlay on Agriculture.	9,49,01,300	*3,100*	9,49,04,400
49	Capital Outlay on Industrial Development.	1,95,200	*5,41,100*	7,36,300
50	Capital Outlay on Irrigation.	300	..	300
51	Capital Outlay on Public Works—Buildings.	900	*1,60,700*	1,61,600
52	Capital Outlay on Roads and Bridges.	200	..	200
53	Capital Outlay on Road Transport Schemes.	26,52,800	..	26,52,800
54	Capital Outlay on Forest.	200	..	200
55	Miscellaneous Capital Outlay.	400	*3,900*	4,300
56	Loans and Advances by the State Government.	32,56,60,600	..	32,56,60,600
57	Appropriation to Contingency Fund.	10,00,00,000	..	10,00,00,000
	GRAND TOTAL ..	1,07,36,05,100	92 41 000	1,08,28,46,100

I certify that this is a Money Bill.

K. GOVINDAN,
Speaker, Tamil Nadu Legislative Assembly.

Fort St. George
Madras,
Date 29-3-1975

1975 மார்ச் 29]

[583ஆம் பக்கத்தில் இனம் 6க்கான அடிக்குறிப்பைக் காண்க]

தமிழ்நாட்டில் சாலைப் போக்குவரத்து 1974-75
போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பு.

கீழ்க்கண்ட சட்டங்களையும் அவற்றின்கீழ் இயற்றப்பட்டுள்ள விதிகளையும் செயற்படுத்துவது தான் போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கியப் பணிகளாகும் :—

(1) 1939-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.

(2) தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.

போக்குவரத்துத்துறை, போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளரின் நிர்வாகப் பொறுப்பில் செயல்படுகிறது. போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளர் வருவாய்த் துறை வாரியத்தின் உறுப்பினராவார். இவர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியுமாவார். தலைமையிடத்தில் போக்குவரத்துத் துறை ஆணையாளருக்குத் துணை ஆணையாளர் இருவர் உதவிபுரிந்தார்கள். அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களின் வண்டிகளுக்கு உரிமம் வழங்குதல் முதலிய தொடர்பான பணிகளைக் கவனிப்பதற்காக போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவரும் இருந்தார். மாவட்டங்களில் மாவட்ட ஆட்சித்தலைவர்களே வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக இருந்தனர். இவர்களுக்குச் செயலாளர்களாக வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் உதவிபுரிந்தனர். சென்னை மாநகரில், போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் (நாட்டுடைமையாக்கல்), சென்னை மாநகர் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகவும் செயல்பட்டார்.

சாலைப் போக்குவரத்து குறித்த வளர்ச்சியையும், பயணிகள் போக்குவரத்தினை நாட்டுடைமையாக்கலைப் படிப்படியாக உயர்த்துவதையும் கருத்தில் கொண்டு போக்குவரத்துத் துறையானது 15-9-1974-ஆம் நாளிலிருந்து சீரமைக்கப்பட்டுள்ளது. சீரமைக்கப்பட்ட அமைப்பில், சென்னைமாநகர் நீங்கலாக இம்மாநிலம் தொண்டை மண்டலம், சோழமண்டலம், பாண்டி மண்டலம், கொங்கு மண்டலம் ஆகிய நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப் பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு மண்டலமும் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவரின் கட்டுப்பாட்டில் இயங்கும். மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்குப் பதிலாகப் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர், அந்தந்த மண்டலத்தில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாகச் செயல் படுகிறார். ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கும் செயலாளர் ஒருவர் உதவி புரிகிறார். நான்கு மண்டலங்கள் ஒவ்வொன்றிலும், மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர் ஒருவரும், மோட்டார் வண்டி உதவி ஆய்வாளர் ஒருவரும் அடங்கிய பறக்கும் படைப் பிரிவொன்று இணைக்கப் பட்டுள்ளது. இவ்வாறு சென்னை மாநகர் உள்பட ஐந்து மண்டலங்கள்

உள்ளன. வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் தலைமையிடங்களும் அவர்களின் அதிகார வரம்புகளும் கீழே காட்டப்பட்டுள்ளன:—

வரிசை எண்ணும் மண்டலங்களின் பெயரும்.	தலைமையிடம்.	மாவட்டங்கள்.
(1)	(2)	(3)
(1) தொண்டை மண்டலம்.	சென்னைமாநகர் ..	செங்கற்பட்டு, வட ஆர்க்காடு, தென் ஆர்க்காடு.
(2) சோழமண்டலம் ..	திருச்சிராப்பள்ளி.	திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், புதுக் கோட்டை.
(3) பாண்டிமண்டலம் ..	மதுரை	மதுரை, இராமநாத புரம், திருநெல்வேலி, கன்னியாகுமரி.
(4) கொங்குமண்டலம் ..	கோயம்புத்தூர் ..	கோயம்புத்தூர், நீல கிரி, சேலம், தர்மபுரி.
(5) சென்னைமாநகர் ..	சென்னைமாநகர் ..	சென்னை மாநகர்.

ஒரு மண்டலத்தின் பொறுப்பை ஏற்பதற்குப் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டிருப்பதால் தலைமையிடத்தில் உள்ள போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாளர் பதவி நீக்கப்பட்டுள்ளது. தற்போது போக்குவரத்துத்துறை ஆணையாளருக்கு, மாநில போக்கு வரத்து அதிகாரிக்குச் செயலாளராகப் பணிபுரியும் போக்குவரத்துத்துறை துணைஆணையாளர் ஒருவரும், உதவிச் செயலாளர் மூவரும், முதுநிலைக் கணக்கு அதிகாரி ஒருவரும், புள்ளிவிவர அதிகாரி ஒருவரும் உதவி புரிகின்றனர். சென்னை போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாள வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி, அரசு போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு உரிமம் வழங்கும் பொறுப்பில் போக்குவரத்துத்துறை துணை ஆணையாள ராகத் (நாட்டுடமையாக்கல்) தொடர்ந்து பணியாற்றுகிறார். அரசு நிறு வனங்களுக்கான இந்தப் பிரிவை மூடிவிட்டு அப்பணியை, நேர்விற்கேற்ப சம்பந்தப்பட்ட வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு அல்லது மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு மாற்றுவதென முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது.

சீரமைப்புத் திட்டம், மாவட்ட அமைப்பை மாற்றுவதற்கும், போக்கு வரத்துத் துறையின் நேரிட அலுவலகங்களைத் தொடங்கவும் வகை செய் கிறது. அத்தகைய ஒவ்வொரு அலுவலகமும் மோட்டார் வண்டி ஆய் வாளர் ஒருவரின் பொறுப்பில் இருக்கும். ஒவ்வொன்றுக்கும் வகுத்துக் கொடுக்கப்படும் பகுதிக்குள் போக்குவரத்துத் துறையின் பணியினங்கள் அனைத்தையும் கவனித்துக் கொள்வதற்குத் தேவையான பணியாளர் அதில்

இருப்பர். நிர்வாக வசதியை முன்னிட்டு இத்திட்டம் படிப்படியாகச்செயல் படுத்தப்பட்டு வருகிறது. வட்டார அமைப்பு 15-9-1974 முதற்கொண்டு சீரமைக்கப்பட்டிருக்க, நேரிட அலுவலகங்களின் சீரமைப்பு அடுத்த கட்டத்திலும் மாவட்ட அலுவலகங்களின் சீரமைப்பு பின்னரும் மேற்கொள்ளப் படும்.

வண்டிப்போக்குவரத்து வளர்ச்சியும் போக்குவரத்து வசதிகளும்

வண்டிப் போக்குவரத்து கடந்த 10 ஆண்டுகளில் ஒரே சீராகப் பெருகியுள்ளது. அதாவது, 1963-64 ஆம் ஆண்டில் 22,467 ஆக இருந்த வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, 1973-74 ஆம் ஆண்டில் 46,346 ஆக உயர்ந்துள்ளது. கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளின் புள்ளி விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :—

கீழ்க்காணும் நாள் வரை.	பயணிப் பேருந்துகள். தனியார் துறை.	பயணிப் பேருந்துகள். அரசுத் துறை.	சரக்குவண்டிகள் வாடகை வண்டிகள்.	சரக்குவண்டிகள்
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	5,550	3,902	15,409	2,667
1974 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	5,134	4,804	17,123	2,812

கீழ்க்காணும் நாள்வரை.	தனியார் வண்டிகள்.	ஒப்பந்த ஊர்திகள்.	ஏனைய போக்குவரத்து ஊர்திகள்.	மொத்தம்
		(6)	(7)	(8)
1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.		13,387	4,079	44,994
1974 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.		13,515	8,850	52,238

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும் என்னும் அரசின் கொள்கைக்கு ஏற்ப, பொதுத் துறையில் பயணிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை பெருகி வருகிறது.

வாணிப வர்த்தக வளர்ச்சிக்கு ஏற்ப, மாநிலம் முழுவதற்குமான வாடகைப் பார வண்டிகள், தனியார் பார வண்டிகள் ஆகியவற்றுக்கான உரிமங்கள் தாராளமாகவே கொடுக்கப்படுகின்றன. 1974 ஆம் ஆண்டில் 1,859 சரக்கு வண்டிகள் அதிகரித்துள்ளன.

கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளில் ஒப்பந்தப் பேருந்து உரிமங்கள் பெற்ற வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை பின்வரும் அட்டவணை காட்டுகிறது :—

பின்வரும் நாளன்றுள்ளவாறு.	வாடகைக் கார்கள்.	சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள்.	ஆட்டோ ரிக்ஷாக் கள்.	ஒப்பந்த ஊர்திகள்.
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1973 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	7,993	1,798	3,429	167
1974 ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31 ஆம் நாள்.	7,465	2,014	3,888	148

இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள வரை படம், 1964-65 ஆம் ஆண்டிலிருந்து தமிழ்நாட்டில் பயணிப் போக்குவரத்து மற்றும் பயணிப் போக்கு வரத்தல்லாத பிற போக்குவரத்துக்களில் ஏற்பட்டுள்ள வளர்ச்சியைக் காட்டுகிறது.

மாநிலங்களிடையிலான போக்குவரத்து.

தமிழ் நாட்டிற்கும் அண்டை மாநிலங்களுக்கும் இடையில் சாலை வழியிலான பயணிப்போக்குவரத்து தாராளமாக நடைபெறுவதற்காக மாநிலங்களுடன் ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன.

(அ) தமிழ்நாடு-ஆந்திரப் பிரதேசம்.—தற்போது செயலில் உள்ள இரு மாநில ஒப்பந்தம் 1972ஆம் ஆண்டு மார்ச் 25-ஆம்நாளன்று செய்துகொள்ளப் பட்டதாகும். கூடுதலான சில போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு வகை செய்யும் ஒரு புதிய ஒப்பந்தத்தைச் செய்துகொள்ளுவதற்கான ஒரு செயற்குறிப்பு 5-8-1972 அன்று ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டது. இதன்மூலம், தமிழ் நாட்டு வண்டிகள், ஆந்திரப் பிரதேசத்திற்குள் நாள்தோறும் குறைந்தது 157 முறை போய் வரலாம். உயர்ந்த அளவு அன்றாடம் 360 முறை போய் வரலாம். ஆக மொத்தத்தில் குறைந்தது 8,512 கி. மீட்டரும்

1875 மார்ச் 29]

உயர்ந்த அளவு 19,740 கி. மீட்டரும் பயணம் செய்யலாம். ஆந்திரப் பிரதேச வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் தமிழ் நாட்டிற்குள் நாள் தோறும் குறைந்தது 180 முறை போய் வரலாம். உயர்ந்த அளவு 431 முறை போய் வரலாம். ஆக மொத்தத்தில் குறைந்தது, 7,300 கி.மீட்டரும் உயர்ந்த அளவு 17,178 கி. மீட்டரும் பயணம் செய்யலாம். இது குறித்து மறுப்புரைகள் பெறப்பட்டுள்ளன. இச்செயற்குறிப்பு இன்னும் இறுதி உருப்பெறவில்லை.

(ஆ) தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்.—தமிழ் நாட்டிற்கும் கர்நாடக மாநிலத்துக்கும் இடையில் தற்போது செயலில் உள்ள ஒப்பந்தம் 1—5—1973 முதற்கொண்டு செயலுக்கு வந்தது. இந்த ஒப்பந்தத்தின்படி தமிழ் நாட்டைச் சேர்ந்த 44 பேருந்துகள் கர்நாடக மாநிலத்தில் இரு மாநில வழித்தடங்களில் சுமார் 5,000 கி. மீட்டர் தொலைவு வரையில் பயணம் செய்யலாம். தமிழ்நாடு அரசும், கர்நாடக அரசும் தற்போது செயற் குறிப்பை வகுத்துள்ளன. அதன்படி கூடுதலாக சில புதிய வழித் தடங்களும் பேருந்துகளும் இயக்கப்படும். தமிழ்நாட்டு வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில் 731 கி.மீட்டரும் கர்நாடக மாநிலத்தைப் பொறுத்த மட்டில் 1,976 கி. மீட்டரும் பயணத் தொலைவாக இருக்கும். இச்செயற் குறிப்பு 16-10-1974 அன்று வெளியிடப்பட்டது. இது விரைவிலேயே இறுதி உருப்பெறும். இவ்விரு மாநிலங்களுக்கு இடையில் மேற்கொண்டும் போக்குவரத்து வசதிகளை அளிப்பது குறித்து இவ்விரு மாநிலங்களின் அமைச்சர்களும் 18-1-1975 அன்றும், 11-2-1975 அன்றும் சந்தித்து பேசினர். இவ்விரு மாநிலங்களுக்கும் இடையில் கூடுதலாகச் சில போக்குவரத்துப் பணிகளுக்கு (இவற்றிற்கு போக்குவரத்துத்துறை அதிகாரிகளால் அனுமதிகள் வழங்கப்பட்டுள்ள) வகை செய்தும் இரு மாநிலங்களுக்கு இடையில் வழித்தடங்கள் ஒதுக்க வகை செய்தும் துணை ஒப்பந்தம் செய்துங் கொள்வதென முடிவு செய்யப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் தமிழ்நாட்டிற்கு அனுகூலமாக 1,536 கி. மீ. கூடுதலாக கிடைக்கும். இது குறித்த விவரங்கள் இறுதி உருப்பெற்று வருகின்றன.

(இ) தமிழ்நாடு-கேரளம். இரு மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் வழங்கும் அனுமதிச் சீட்டுக்களின் மேல் பயணிப் பேருந்துகள் ஓடுகின்றன. இது குறித்து இரு மாநிலங்களின் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் 19-9-74 அன்று திருவனந்தபுரத்தில் பேச்சுவார்த்தைகள் நடத்தினர். இது குறித்து மீண்டும் விவாதித்து விரைவிலேயே ஒப்பந்தத்திற்கு இறுதி உருவம் கொடுப்பதெனக் கருதப்பட்டுள்ளது.

(ஈ) தமிழ்நாடு-புதுச்சேரி. தமிழ்நாட்டிற்கும் புதுச்சேரிக்கும் இடையில் போக்குவரத்துப்பொருள்கள்குறித்து இரு மாநிலங்களுக்கிடையில்) ஒப்பந்தம் செய்து கொள்வது பற்றி இன்னும் பேச்சு வார்த்தைகள் நடந்து கொண்டிருக்கின்றன.

மேலொப்பத்துடன் கூடிய உரிமங்களை வைத்துள்ள வண்டிகளும் ஒப்பந்த ஊர்திகளும் அண்டை மாநிலங்களுக்குச் சென்று வருவதற்கான ஏற்பாடுகள் தொடர்ந்து செயலில் உள்ளன. அதன் விவரம் வருமாறு :—

	சரக்கு வண்டிகள்.	
	வாடகை வண்டிகள்.	தனியார் வண்டிகள்.
(1)	(2)	(3)
தமிழ்நாடு—ஆந்திரப்பிரதேசம்.	3,000	100
தமிழ்நாடு—கர்நாடகம்	1,200 50 எரி எண்ணெய் வண்டிகள்.	50
தமிழ்நாடு—கேரளம்	800	100
தமிழ்நாடு—புதுச்சேரி	4:1	வரம்பு இல்லை.

	ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்.		ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்.
	சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	சாதாரண வாடகை மோட்டார் வண்டிகள்.	
(1)	(2)	(3)	(4)
தமிழ்நாடு-ஆந்திரப்பிரதேசம்	20	150	இல்லை.
தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்	20	100	இல்லை.
தமிழ்நாடு-கேரளம்	20	250	இல்லை.
தமிழ்நாடு-புதுச்சேரி	வரம்பு இல்லை.	வரம்பு இல்லை.	இல்லை.

தமிழ்நாடு-கர்நாடகம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில் ஒருமாநிலம் மற்றொரு மாநிலத்தில் ஓட்ட அனுமதிப்பதற்கான வாடகை வண்டிகளின் (எரி எண்ணெய் வண்டிகள் உள்பட) எண்ணிக்கையை 1,250-லிருந்து 1,700 ஆக உயர்த்த கருதப்பட்டுள்ளது.

தமிழ்நாடு-கேரளம் ஆகியவற்றைப் பொறுத்தவரையில் கூட, ஒரு மாநிலம் மற்றொரு மாநிலத்தில் ஓட்ட அனுமதிக்க வேண்டிய வாடகை வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை 800லிருந்து 900 ஆக உயர்த்த பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெற்று வருகின்றன.

1975 மார்ச் 29]

ஆந்திரப் பிரதேசம், கேரளம், கர்நாடகம், தமிழ்நாடு ஆகிய நான்கு தென் மாநிலங்கள் அனைத்திலும் ஓடும் சுற்றுலா வாடகை மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையை ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் 20 ஆக இருப்பதை 100 ஆக உயர்த்த ஒப்பந்தம் ஒன்றைச் செய்து கொள்வதற்கான செயற்குறிப்பு ஒன்று ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. ஆனால், ஒப்பந்த மாநிலம் மேலொப்பமிடும் முறையைத் தள்ளுபடி செய்ய கேரள அரசு இசைவு தெரிவிக்காததால் இந்த ஒப்பந்தம் இன்னும் செயல்படுத்தப்படவில்லை.

இம்மாநிலத்தைச் சேர்ந்த 200 சரக்கு வண்டிகள் தமிழ்நாடு, கேரளம், கர்நாடகம், ஆந்திரப்பிரதேசம், மகாராஸ்டிரம் ஆகியவை அடங்கிய தென் மண்டலத்தில் ஓடுவதற்கான ஏற்பாடு உள்ளது. பல மாநிலப்போக்குவரத்து ஆணைக்குழு இசைவு அளிப்பதை எதிர் நோக்கி இந்த எண்ணிக்கையை 250 ஆக உயர்த்தக் கருதப்பட்டுள்ளது.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கல்.

பயணிப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமை ஆக்கும் கொள்கைக்கு இணங்க, பின்வரும் நேர்வுகளில் தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டுள்ள உரிமங்களின் செல்திறன் கால அளவு முடிவடையும் பொழுது அந்தப் பேருந்து வழித்தடங்கள் அரசால் மேற் கொள்ளப்படுகின்றன—

(அ) 75 மைல்களும் அதற்கு மேலும் உள்ள பேருந்துப் பணிகளின் வழித்தடங்கள் அனைத்தும் ;

(ஆ) எவ்வளவு தொலைவாக இருந்த போதிலும், சென்னை மாநகரிலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் அனைத்தும்,

(இ) கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலிருந்து தொடங்கும் அல்லது அங்கு முடிவடையும் வழித்தடங்கள் உட்பட கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலுள்ள வழித்தடங்கள் அனைத்தும்.

இக்கொள்கை 1967 ஆம் ஆண்டிலேயே முதற்கண் உருவாக்கப்பட்ட போதிலும் பேருந்து உரிமையாளர்கள் ஏதாவது காரணத்தை அடிப்படையாகக் கொண்டு நீதி மன்றத்திற்குச் சென்றதால் மேற்சொன்ன எல்லா வகை வழித்தடங்களையும் நாட்டுடைமையாக்க இயலாமல் போயிற்று.

நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை விரைவுப்படுத்தும் பொருட்டு, 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் சொந்தத்தில் வைத்துள்ள தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களின் பயணிப்பேருந்துகள் தமிழ்நாடு 1971ஆம் ஆண்டு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்தல்) சட்டத்தின் கீழ் மேற்கொள்ளப்பட்டன. 1972-ம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் திங்களில் அரசு ஐந்தாண்டுக் காலத்திற்குள் பயணி போக்குவரத்துப் பணிகள் முழுவதையும் நாட்டுடைமையாக்கும் தனது கொள்கையை அறிவித்தது இக்

கொள்கைக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக நிறைவேற்றப்பட்ட தமிழ்நாடு 1973 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப்பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் செல்லுபடியற்றதென உயர்நீதி மன்றத்தால் தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது. தலைமை உயர்நீதி மன்றத்திற்கு மேல் முறையீடு ஒன்று செய்து கொள்ளப்பட்டது, அதன் மீது இன்னும் முடிவெடுக்கப்படவில்லை. தலைமை உயர்நீதி மன்றம் அது குறித்து முடிவெடுக்கும் வரையில், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் விதித்துள்ள இயல்பான சட்ட விதித்துறையின் கீழ் இக்கொள்கை பின்பற்றப்பட்டு வருகிறது. தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் நீக்கப்படுவதற்கான நடைமுறை இதுவாக இருக்கையில், புதிய வழித்தடங்களைத் தொடங்குவதற்கும் ஏற்கெனவே உள்ள போக்குவரத்துப் பணிகளைப் பெருக்குவதற்குமான பொறுப்பு அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் அதற்கெனத் திட்டங்களை வெளியிடலாம்.

பயணிப் பேருந்து போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கும் பணியில் ஏற்பட்டுள்ள முன்னேற்றத்தை இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ள விளக்கப்படம் தெளிவாகக் காட்டுகிறது.

கட்டணங்கள்.

பெட்ரோல், மற்றும் பெட்ரோலியப் பொருட்களின் விலையேற்றத்தின் காரணமாக, வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் கட்டணங்கள் 1974-ம் ஆண்டில் திருத்தியமைக்கப்பட்டன. அவை கீழ்க்கண்டவாறு தொடர்ந்து செயலில் உள்ளன :—

	ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்.	வாடகைக்கார்கள் (சாதாரண மானவை).
கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ..	40 காசு	90 காசு.
குறைந்த அளவுக் கட்டணம் ..	80 காசு	ரூ. 1·70.
காத்திருப்பதற்கான கட்டணங்கள்:	ஒவ்வொரு 5 நிமிடங்களுக்கும் 5 காசு.	ஒவ்வொரு 5 நிமிடங்களுக்கும் 10 காசு.

	சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள். சமவெளியில் கட்டணம்.	சுற்றுலா வாடகைக் கார்கள். மலைச்சாலைகளில் கட்டணம்.
நடுத்தர வகையைச் சேர்ந்த வாடகைக் கார்கள்—		
14 குதிரைத் திறனுக்கு மேலும் 22 குதிரைத் திறனுக்கு குறைந்தவையும்.	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு 90 காசு.	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ரூ. 1·00.
22 குதிரைத் திறனும் அதற்கு மேற்பட்ட திறனும் கொண்ட பெரிய கார்கள்.	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ரூ. 1·00	கிலோ மீட்டர் ஒன்றுக்கு ரூ. 1·20.

சீர்வளிச் சாதனங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டு சீர்வளிவசதியுடைய வண்டிகளுக்கு ஒவ்வொரு கிலோ மீட்டருக்கும் 15 காசுகள் கூடுதல் கட்டணம் விதிக்க அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

பேருந்துகளை இயக்குதல், பேணுதல் ஆகியவற்றுக்கான செலவு அதிகரித்துள்ளதாலும் 1964 ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னர் பயணிப் பேருந்துகளின் கட்டணம் கூட்டப்படவில்லையாதலாலும் அரசு ஆணை எண் 966 (உள்துறை, நாள் 19–4–1974) மற்றும் அரசு ஆணை எண் 1325, (உள்துறை, நாள் 31–5–1974) ஆகியவற்றில் பயணிப் பேருந்துகளின் கட்டண விதங்களைத் திருத்தி அமைக்கும் வகையில் உத்தரவுகள் பிறப்பிக்கப்பட்டுள்ளன.

திருத்தி அமைக்கப்பட்ட கட்டண வீதங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

1. **நகரப் போக்குவரத்துப் பணிகள்:**

(1) மாநகர்-நகரப்போக்குவரத்து வழித்தடங்களில் இயங்கும் பயணிப் பேருந்துகளுக்காக.	முதல் கட்டண நிலைக்கு 15 காசும், அடுத்த ஒவ்வொரு நிலைக்கும் 5 காசும்.
(2) மாநகரின் புறப்பகுதியில் இருந்து தொடங்கி முதன்மை வழித்தடம் ஒன்றை இணைக்கும் இணைப்பு வழித் தடங்களுக்காக.	முதல் கட்டண நிலைக்கு 10 காசு.

2. **விரைவுப் போக்குவரத்துப் பணிகள்:** கீழ்க்கண்டவைகளுக்கு மேற்படக்கூடாது.

(அ) சமவெளிகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு.

[1975 மார்ச் 29

2. விரைவுப்போக்குவரத்துபப்ணிகள்—தொடர்ச்சி.

(ஆ) மலைச்சாலைகளில் ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 7 காசு.

(இ) உயர்வகுப்புக்காக இடவசதி செய்து கொடுக்கப்பட்டால். ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு கூடுதலாக 1 காசு.

3. சாதாரணப் பயணிப் பேருந்துகள் :

(அ) சமவெளிகளில் (10 கிலோ மீட்டருக்குக் குறையாத தொலைவிற்கு 40 காசு களுக்கு மேற்படாமல் வசூலிக்கப்படும்.) } ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 4 காசு.

(ஆ) மலைச்சாலைகளில் (6 கிலோ மீட்டருக்கு குறையாத தொலைவிற்கு 40 காசுகளுக்கு மேற்படாமல் வசூலிக்கப்படும். } ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 6 காசு.

4. சந்தைகள், திருவிழாக்கள் போன்ற சிறப்பு நிகழ்ச்சிக் காலங்களில் ஓடும் பயணிப் பேருந்துகளுக்கு. } ஒரு கிலோ மீட்டருக்கு 5 காசு.

வரி விதிப்பு.

தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள் சீரமைக்கப் பட்டதற்கு இணங்க, தமிழ்நாடு 1931ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டமும் தமிழ்நாடு 1952ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள்—சரக்குகள் மீது வரிவிதிப்பு) சட்டமும் ரத்து செய்யப்பட்டு, அவற்றுக்குப் பதிலாக 1974ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 1-ம் தேதி முதல் செயலுக்கு வரும் வகையில் 1974ஆம் ஆண்டு ஒருங்கிணைந்த புதிய வரிவிதிப்புச்சட்டம் ஒன்று (13/1974) நிறைவேற்றப்பட்டது. 1974ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 1ஆம் தேதி முதற்கொண்டு செயலுக்கு வந்த தமிழ்நாடு 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்பு (திருத்த) சட்டத்தினால் இது மேற்கொண்டும் திருத்தப்பட்டது.

மேற் கூறிய சட்டத்தின் முக்கிய கூறுகள் பின்வருமாறு :—

(1) தமிழ்நாட்டில் வைத்து வரப்படும் அல்லது பயன்படுத்தப்படும் மோட்டார் வண்டிகள் குறித்து வரி செலுத்த வகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

(2) சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டிகளைப் பொறுத்தவரையில், விதிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகள் பூர்த்தி செய்யப்படுவதன்மேல், வரி திருப்பிக் கொடுக்கப்படும்.

(3) வண்டிகள் சாலைகளில் ஓடப் பயன்படுத்தப்படவில்லை என்பதை மெய்ப்பிக்கும் பொறுப்பு வண்டியின் உரிமையாளரைச் சாரும்.

(4) பயணிப் பேருந்துகளிலும் சரக்கு வண்டிகளிலும் பயணிகளுக் காகவும், சரக்குகளுக்காகவும் தனியாக வரி விதிக்கப்பட மாட்டாது.

1975 மார்ச் 29]

(5) பயணிப் பேருந்துகளைப் பொறுத்த வரையில், ஒரு பேருந்து, நாள்தோறும் ஓடுகிற தொலைவு எதுவாக இருந்த போதிலும் அதில் பயணம் செய்ய இயலும் பயணிகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் வரையறுக்கப்பட்ட வீதங்களில் வரி விதிக்கப்படும். வரி வீதங்களைப் பொறுத்தவரையில், நின்று பயணம் செய்யும் பயணிகள், இருக்கையில் அமர்ந்து பயணம் செய்யும் பயணிகள் என்ற வேறுபாடு காட்டப்பட மாட்டாது.

(6) சரக்கு வண்டிகளைப் பொறுத்த வரையில், சரக்குகள் ஏற்றப்பட்ட நிலையில் உள்ள அதன் எடையின் அடிப்படையில் வரி விதிக்கப்படுகிறது. வரி விதிப்பு நிலைகள் குறைக்கப்பட்டுள்ளன.

பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகளின் மீது கூடுதலாக்கப் பட்டுள்ள வரி வீதங்கள் 1975ஆம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 1ஆம் நாளிலிருந்து செயலுக்கு வருகின்றன. அவை கீழே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வாறு உள்ளன.

உயர்த்தப்பட்ட வரிவீதங்கள்.

பயணிப் பேருந்துகள் (சாதாரணமானவை) ..	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ.	180
விரைவுப் பேருந்துகள் ..	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ.	200
ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (ஆம்னி பஸ்). ..	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ.	200
சுற்றுலாப் பயணி வண்டிகள் ..	பயணி ஒருவருக்கு காலாண்டுக்கு ரூ.	100

வருவாய் குறித்த விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

இனம்.	1973–74ல்- கணக்கு செலவு.	1974–75-ல் திருத்த மதிப்பீடு.	1974–75-ல் கணக்குகள் திங்களுக்கு.
(1)	(2)	(3)	(4)
1 1939ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் வருவாய்கள்.	1,24,75,834	1,29,75,000	94,90,381
2 தமிழ் நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம்.	20,99,03,874	31,69,75,000	17,21,54,068
3 ஏனைய வருவாய்	34,860	1,40,000	17,00,142
4 தமிழ்நாடு 1952ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள், சரக்குகள் குறித்து வரி விதிப்புச்) சட்டம்.	5,37,86,157	20,00,000 (நிலுவைகள் வசூலிக்கப்படவுள்ளது)	18,72,030
பெரு மொத்தம் ..	27,62,00,725	33,20,90,000	18,52,16,621

1975ஆம் ஆண்டு ஜனவரி திங்கள் 1ஆம் நாளிலிருந்து வரி வீதங்கள் கூடுதலாக்கப்பட்டுள்ளதால், நடப்பாண்டிற்காக மதிப்பிடப்பட்டிருக்கும் வருவாய் ரூபாய் 37·27 கோடியாகும். 1975–76ஆம் ஆண்டிற்கான வரவு-செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு ரூபாய் 37·82 கோடியாகும்.

1964–65 முதல் 1974–75 வரை மோட்டார் வண்டிகள் குறித்து வசூலிக்கப்பட்ட வரித் தொகையும், மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் நிர்வாகம் குறித்த செலவும் இத்துடன் இணைந்துள்ள வரை படத்தில் கொடுக்கப்பட்டுள்ளது.

செயல்படுத்துதல்.

போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் வரி ஏய்ப்பைக் கண்டுபிடிப்பதுடன் பயணிப் பேருந்துகளில் உரிய எண்ணிக்கைக்கு மேல் பயணிகளை ஏற்றிச் செல்லுதல், ஒப்பந்த ஊர்திகளைப் பயணிப் பேருந்துகளாகப் பயன் படுத்தல், கள்ளத்தனமாக டாக்ஸி கார்கள் ஓட்டுதல் போன்ற குற்றங்களையும் கண்டுபிடிக்கும் பணிகளைச் செய்து வருகின்றனர். 1974-ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் திங்கள் 1ஆம் நாள் முதல் 1974ஆம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்கள் 31ஆம் நாள் வரையிலான கால அளவில் மொத்தத்தில் 21,147 மோட்டார் வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டதில், 4,562 முறைகேடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. இம்முறைகேடுகள் குறித்து வண்டிகள் சோதனையிடப்பட்டதன் வாயிலாக அபராதம் விதித்து வசூலித்த தொகை 43,778 ரூபாயாகும்.

காவல்துறையின் பங்கு.

போக்குவரத்துத் துறைக்கு மேலாக, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் விதித் துறைகளைச் செயல்படுத்தப் பொறுப்பு வகிக்கின்றது. போக்குவரத்துத் துறை பணியாளர்கள் உரிமம் வழங்கும் அலுவல்களை கவனிக்கையில், சாலை விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு காவல்துறையைச் சாரும்.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டுச் சட்டம், தமிழ்நாடு வாடகை வண்டிகள் சட்டம் ஆகியவற்றை நிர்வகிக்கும் பொறுப்பையும் காவல் துறை ஏற்றுள்ளது.

இம்மாநிலத்தில் 1972 முதல் 1974ஆம் ஆண்டுகளில் நிகழ்ந்த மோட்டார் வண்டி விபத்துக்களின் விவர அறிக்கை ஒன்று இத்துடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. மோட்டார் விபத்துக்களின் எண்ணிக்கை 1973ல் 15,470 ஆக இருக்க 1974-ல் 15,274 ஆக இருந்தது. இவற்றில் 1974ல் 2,145 விபத்துக்கள் மரண விபத்துக்களாகும். 1973ல் 1,878 விபத்துக்கள் மரண விபத்துக்களாகும். எஞ்சியுள்ள 13,129 விபத்துக்கள் 1974ல் நிகழ்ந்த சாதாரண விபத்துக்களாகும். 1973ல் 13,592 சாதாரண விபத்துக்கள் நிகழ்ந்தன.

இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 1973-ல் 2,013 பேர் மரணம் அடைந்தனர், 9,251 பேர் காயமுற்றனர். 1974-ல் இந்த விபத்துக்கள் காரணமாக 2,014 பேர் மரணமடைந்தனர், 10,908 பேர் காயமுற்றனர். 1973-ஆம் ஆண்டுடன் ஒப்பிடுகையில் 1974-ல் இந்த விபத்துக்களில் இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை சிறிது உயர்ந்துள்ளதைக் காணலாம். நமது சாலைகளிலும், தேசிய நெடுஞ்சாலைகளிலும் போக்குவரத்து பெருகியுள்ளதே விபத்துக்கள் எண்ணிக்கை உயர்ந்துள்ளதற்குக் காரணமாகும். இப்பிரச்சினையின் முக்கியத்துவத்தையும், பொது மக்களுக்கு அதனால் ஏற்படும் தீய விளைவுகளையும் தமிழ்நாடு காவல் துறை நன்கு உணர்ந்து, இந்த விபத்துக்களைக் குறைக்கும் பொருட்டு, பல்வேறு போக்குவரத்து விதிகளையும் விதி முறைகளையும் செவ்விய முறையில் செயற்படுத்த முயற்சிகள் அனைத்தையும் அது மேற்கொண்டு வருகின்றது. இது தொடர்பாக மேற் கொள்ளப்பட்ட பல்வேறு நடவடிக்கைகளை மூன்று தலைப்புகளின்கீழ், தொகுக்கலாம். (1) போக்குவரத்து விதிகளை செயல்படுத்தல், (2) போக்குவரத்து ஒழுங்கு முறைகள் குறித்து பிரச்சாரம், (3) போக்கு வரத்துப் பொறியியல். 1974-ஆம் ஆண்டில், போக்குவரத்துத் தகவல் கட்டுப்பாட்டு அறை ஒன்று சென்னை மாநகரில் இயங்கத் தொடங்கியது. இது அல்லும் பகலும் செயற்பட்டு வருகிறது. இதன் வாயிலாக வான் தந்தி முறை மூலம் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் அதிகாரிகள் அனைவருடனும் தொடர்பு வைத்துக்கொள்ளப்படுகிறது. லாரிகளில் உரிய அளவுக்கு மேல் சரக்குகள் ஏற்றிச் செல்வதற்கு எதிராக கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படுவதால், லாரி உரிமையாளர் சங்கத்தினரே லாரி களில் உரிய அளவுக்கு மேல் சரக்குகளை ஏற்றக்கூடாது என்னும் விதியைப் பின்பற்றி வருகின்றனர். சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் வகையில் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாட்டு நாட்கள் நடத்தப் பட்டன.

போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தும் பணியும், சாலைகளை பயன் படுத்துபவர்களுக்கு சாலை விதிகளை கற்பிக்கும் பணியும் ஒன்றோடு ஒன்று இணைந்ததாகும். பூவிருந்தவல்லி நெடுஞ்சாலையில் உள்ள காவல்துறை டெபுடி-கமிஷனர் (போக்குவரத்து) அலுவலக விளாகத்திற்குள் உள்ள குழந்தைகள் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்கா பயனுள்ள வகையில் செயல்பட்டு வருகிறது. சாலைப் பாதுகாப்பின் முக்கியத்துவம் குறித்தும் சாலை விதிகளைப் பின்பற்ற வேண்டியதன் அவசியம் குறித்தும் பள்ளிச் சிறுர்களுக்கு கற்பிப்பதில் அது நல்லதோர் பணி ஆற்றியுள்ளது. பல்லவன் போக்குவரத்துக் கழகம், உள்ளூரில் வசிப்போர் ஆகியோரின் ஒத் துழைப்புடனும், உதவியுடனும் அத்தகைய பூங்காக்களைத் திறக்க வேண்டும் என்று கோரிக்கைகள் வந்தவண்ணம் இருக்கின்றன. அவற்றிற்கிணங்க, சென்னை மாநகர், அண்ணா நகரில் தமிழ்நாடு சுற்றுலா வளர்ச்சித் துறை யால் ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட பொங்கல் பொருட்காட்சியில் போக்குவரத்துப் பயிற்சிப் பூங்கா ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்து விதிகளை யும் ஒழுங்கு முறைகளையும் மீறுவதனால் ஏற்படும் பயங்கர விளைவுகளை, சாலைகளைப் பயன்படுத்தும் பொது மக்கள் அனைவரும் தெளிவாக உணர்ந்து நடந்து கொள்ளும்பொருட்டு, மும்முரமாகப் பிரச்சாரம் செய்யப் பட்டது. சாலைப் பாதுகாப்புக் குறித்த விதிகள் அடங்கிய துண்டு வெளியீடு

களைத் தனியார் நிறுவனங்கள் சென்னை மாநகரில் உள்ள போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் அதிகாரிகளுக்கு வழங்கினர். அந்தத் துண்டு வெளியீடுகள் சாலைகளைப் பயன்படுத்தும் பொதுமக்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டன.

போக்குவரத்து பொறியியல் பிரிவின் பங்கு.

போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவில் கோட்டப் பொறியாளர் ஒருவர் தலைவராக உள்ளார். அவருக்கு உதவியாக இரண்டு உதவிப் பொறியாளர்கள் பணியாற்றுகின்றனர். இப்பிரிவு, சென்னை மாநகரில் போக்குவரத்துத் திட்டமிடும் பணிகளைக் கவனித்துக் கொள்வதுடன், இம்மாநிலத்தில் உள்ள மாவட்டச் சாலை வளர்ச்சி-போக்குவரத்தைத் திட்டமிடும் குழுக்களுக்கு தொழில் நுட்ப முறையில் உதவியையும் ஆலோசனையையும் நல்குகின்றது. போக்குவரத்து, கட்டுப்பாடு தானியங்கி விளக்குகள் சாலையைக் கடப்போருக்கான அடையாள விளக்குகள் அடையாள ஒளி விளக்குகள் ஆகியவற்றின் வடிவமைப்பு, தயாரிப்பு, அவற்றை வாங்குதல், நிறுவுதல், பேணுதல் ஆகிய பணிகளை இப்பிரிவு நேரடியாக மேற் பார்வையிடுகிறது. அத்துடன் போக்குவரத்து விபத்துக்கள் நிகழ்வதற்கான காரணங்களைப் பகுப்பாய்வு செய்கிறது. போக்குவரத்து தொடர்பான பொருட்கள் அனைத்தையும் குறித்துத் தனிப்பட்ட முறையில் ஆய்வுகளைச் செய்கிறது. 1974-75-ல் இப்பிரிவு மேற்கொண்ட ஆய்வுகளின் சுருக்க விவரம் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளது :—

1	போக்குவரத்து ஆய்வுகள்	176
2	நேரிட ஆய்வுகள்	150
3	மேம்பாட்டுக்கான செயற்குறிப்புகள்	150
4	இருப்புப்பாதை -சாலைக் கடவுகளின் போக்குவரத்து தாமதமாவது குறித்த ஆய்வு.	1
5	போக்குவரத்து தொடங்கும் இடம்-முடியும் இடம் குறித்து ஆய்வு.	1
6	தயாரிக்கப்பட்ட தொழில் நுட்ப அறிக்கைகளின் எண்ணிக்கை.	26
7	சாலைகளில் அடையாளக்கோடுகள்	சென்னை மாநகர சாலைகளில்.
8	பிளாஸ்டிக் பித்தாக்களைப் பொருத்துதல் . ..	
9	போக்குவரத்துப் பொறியியல் நோக்கில் "மறுப் பின்மைச்சான்றிதழ்" வழங்குவது குறித்த குறிப்பேடு.	44
10	1972-73-ல் மாநிலச் சாலைகள் அனைத்திற்காகவும் எடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் புள்ளி விவரங்களைத் தொகுத்தல்.	..
11	1973-74 ஆம் ஆண்டுகளில் தேசிய நெடுஞ்சாலைகளுக்காக எடுக்கப்பட்ட போக்குவரத்துப் புள்ளி விவரங்களைத் தொகுத்தல்.	

1975 மார்ச் 29]

டயர்கள் வழங்குதல்.

நாடு முழுவதற்கும் டயர்களையும் ட்யூபுகளையும் சீரான முறையில் வழங்குவதற்கென டயர் உற்பத்தி தொழில் அதிபர்கள் தயாரித்த திருத்தத் திட்டம் ஒன்றிற்கு இந்திய அரசு ஒப்புதல் அளித்துள்ளது. இத் திட்டத்தின் கீழ், வட்டார ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று சென்னையில் அமைக்கப்பட்டது. தமிழ்நாடு போக்குவரத்து ஆணையாளர் அதன் தலைவராவார். சென்னை, கோயம்புத்தூர், திருநெல்வேலி, மதுரை, சேலம், திருச்சிராப்பள்ளி, தஞ்சாவூர், நாகர்கோயில் ஆகிய இடங்களிலும் டயர் வழங்கு நிலையங்கள் நிறுவப்பட்டுள்ளன. தற்போது அத்தகைய நிலையங்கள் இல்லாத மாவட்டங்களில் அந்த நிலையங்களைத் தொடங்குவது பற்றி ஆலோசிக்கப்பட்டு வருகிறது.

ஆலோசனை வாரியங்கள்.

தமிழ்நாடு போக்குவரத்து வளர்ச்சி மன்றம் உள் துறையின் 31-1-1974 நாளிட்ட 216 ஆம் எண் அரசாணையில் அமைக்கப்பட்டது. போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அதன் தலைவராவார். இம் மன்றத்தில் கீழ்க்கண்டவை குறித்த நான்கு துணைக் குழுக்கள் உள்ளன. (அ) சாலை, ரயில், விமானம், உள்நாட்டு நீர்வழிப்போக்குவரத்து, கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்து (ஆ) போக்குவரத்துப் பொறியியல், போக்குவரத்து விதிகளைச் செயல்படுத்தல், பிரச்சாரம்; (இ) போக்குவரத்து வண்டிகள் துணைப்பகுதி எரி பொருள் ஆகியவற்றைத் தயாரித்து வழங்குதல்; (ஈ) சுற்றுலா வளர்ச்சியும், வழியில் உள்ள பகுதிகளில் வசதிகளும்.

போக்குவரத்து பற்றிய பொருள்களைக் கவனித்துவரும் பல்வேறு துறைகளுக்கிடையில் ஒருங்கிணைப்பு நிலவுவதை உறுதி செய்வதற்காக உள் துறையின் 19-8-1972-ஆம் நாளிட்ட 2183 எண் அரசு ஆணையில் ஒருங்கிணைப்புக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. ஆய்வுரை ஆண்டில் 24-4-1974, 4-2-1975 ஆகிய நாட்களில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரின் தலைமையில் அது கூடியது.

மாநாடுகள்.

திருவனந்தபுரத்தில் 17-9-1974 அன்று நடைபெற்ற தென் மாநிலப் போக்குவரத்து அமைச்சர்கள் மாநாட்டிற்கு மாண்புமிகு தமிழ் நாடு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் தலைமை வகித்தார். சாலைப் போக்குவரத்து குறித்து தென் மாநிலங்களுக்கிடையிலான சில பிரச்சினைகள் இம் மாநாட்டில் விவாதிக்கப்பட்டன.

போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப்பணி

சாலை மேம்பாடுகள், ஏனைய வசதிகள் ஆகியவற்றைக் காட்டிலும், அண்மை ஆண்டுகளில் மோட்டார் வண்டிகளின் எண்ணிக்கையும் அவற்றின் வேகமும் பெருமளவிற்குப் பெருகியுள்ளன. தாராளமான

போக்குவரத்துக்கு ஏற்பாடு செய்து விபத்துக்களின் எண்ணிக்கையை குறைக்கும் பொருட்டு பல்வேறு போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகள் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகின்றன :

(1) மேம்பாலங்களையும் சுரங்கப்பாதைகளையும் அமைத்தல்.

(2) சாலைக் குறுக்கீடுகளில் சாலைகளை அகலப்படுத்தல்.

(3) சுற்றிச் செல்லும் பாதைகளை அமைத்தல்.

(4) போக்குவரத்து அடையாள தானியங்கி விளக்குகளை அமைத்தல்.

(5) பேருந்து நிலையங்களில் பேருந்துகளை நிறுத்தி வைப்பதற்கான இடவசதி.

(6) சாலைகளை ஒழுங்கற்ற முறையில் கடப்பதைத் தடுக்கும் பொருட்டு சிமிட்டித் தடுப்புகள் அமைத்தல்.

(7) போக்குவரத்துத் தீவுத்திடல்களையும்; போக்குவரத்துப் பூங்காக் களையும் அமைத்தல்.

1974-75-ல் போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகளுக்காகவும் அவற்றைப் பேணி வருவதற்காகவும் 17 இலட்சம் ரூபாய் ஒதுக்கப்பட்டது.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

1972, 1973, 1974-ஆம் ஆண்டுகளில் தமிழ் நாட்டில் மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் குறித்த அட்டவணை

மாவட்டம்.	மோட்டார் வண்டி விபத்துக்கள் மொத்த எண்ணிக்கை.			மரண விபத்துக்கள்.			மரண விபத்துகள் அல்லாத பிற விபத்துக்கள்.		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974	1972	1973	1974
ரயில்வே காவல் துறை, திருச்சிராப்பள்ளி ..	58	62	9	..	..	1	58	62	8
திருச்சிராப்பள்ளி	456	492	965	37	34	141	319	458	824
தஞ்சாவூர் கிழக்கு	201	277	248	47	50	73	154	227	175
தஞ்சாவூர் மேற்கு	59	32	354	7	10	59	52	22	295
தென்னார்க்காடு	762	784	767	183	179	189	579	605	578
செங்கல்பட்டு மேற்கு	746	702	488	119	126	100	627	576	388
செங்கல்பட்டு கிழக்கு	972	728	523	116	133	295	856	595	228
மதுரை தெற்கு	452	370	437	55	123	92	397	247	345
மதுரை வடக்கு	400	537	539	111	129	119	283	408	420
இராமநாதபுரம்	269	275	277	64	32	72	205	243	205
திருநெல்வேலி	315	414	396	44	61	92	271	353	304
கன்னியாகுமரி	208	218	185	21	37	32	187	181	153
கோயம்புத்தூர் நகர்புறம்	802	465	553	146	79	103	656	386	450
கோயம்புத்தூர் இராமப்புறம்	73	529	623	30	143	150	43	386	473
சேலம்	748	802	860	330	317	190	418	485	670
தருமபுரி	251	212	270	56	41	53	195	171	217
நீலகிரி	143	106	41	15	10	3	128	96	38
வட ஆர்க்காடு	655	717	661	138	154	118	517	563	543
சென்னை மாநகர்	7,741	7,748	6,955	207	220	231	7,534	7,528	6,724
	15,311	15,470	15,274	1,726	1,878	2,145	13,585	13,592	13,129

மாவட்டம்.	இறந்தவர்களின் எண்ணிக்கை. 1972	1973	1974	காயம் அடைந்தவர்கள். 1972	1973	1974
ரயில்வே காவல்துறை திருச்சிராப்பள்ளி ..	1	1	1	1	..	8
திருச்சிராப்பள்ளி	84	80	183	193	278	791
தஞ்சாவூர் கிழக்கு	72	70	34	299	315	268
தஞ்சாவூர் மேற்கு	8	11	59	59	24	247
தென்னார்க்காடு	196	216	191	428	468	492
செங்கல்பட்டு மேற்கு	119	126	100	648	486	462
செங்கல்பட்டு கிழக்கு	140	133	48	175	456	440
மதுரை தெற்கு	55	124	98	479	285	316
மதுரை வடக்கு	76	104	178	439	457	615
இராமநாதபுரம்	72	68	79	304	236	382
திருநெல்வேலி	46	61	92	79	213	323
கன்னியாகுமரி	24	37	48	163	104	104
கோயம்புத்தூர் நகர்புறம்	134	96	103	852	412	391
கோயம்புத்தூர் கிராமப்புறம்	30	103	150	59	468	402
சேலம்	330	317	190	126	138	779
தருமபுரி	59	61	65	111	116	126
நீலகிரி	15	10	3	191	133	38
வட ஆர்க்காடு	217	169	118	500	803	582
சென்னை மாநகர்	215	227	246	3,797	3,859	3,980
	1,893	2,013	2,014	8,903	9,251	10,908

ROAD TRANSPORT IN TAMIL NADU.

(1974—75)

Organisation of the Transport Department.

The main functions of the Transport Department are to administer the provisions of the following Acts and Rules made thereunder:—

(1) Motor Vehicles Act, 1939.

(2) Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1974.

The Transport Department is under the administrative control of the Transport Commissioner who is a member of the Board of Revenue. The Transport Commissioner is also the State Transport Authority. The Transport Commissioner was assisted by two Deputy Transport Commissioners in the headquarters. There was also a Deputy Transport Commissioner attending to the work relating to the issue of permits, etc.,for the vehicles of the State Transport Undertakings. In the districts, the Collectors were regional Transport Authorities. They were assisted by Regional Transport Officers who were Secretaries to the Regional Transport Authorities. In the City of Madras, the Deputy Transport Commissioner (Nationalisation) also functioned as the Regional Transport Authority, Madras City.

சட்டமன்றப் பேரவை TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY வாய்மையே வெல்லும் TRUTH ALONE TRIUMPHS

In view of the growth of road transport and the progressive nationalisation of passenger transport,the Transport Department has been reorganised with effect from 15th September 1974. In the revised set-up, the State (excluding Madras City) has been divided into four mandalams, viz. Thondai mandalam, Chola mandalam, Pandi Mandalam and Kongu Mandalam, each under the control of a Deputy Transport Commissioner. The Deputy Transport Commissioner functions as the Regional Transport, Authority of the respective Mandalam in the place of the Collector. Each Regional Transport Authority is assisted by a Secretary. A flying squad with the staff of one Motor Vehicles Inspector and one Assistant Motor Vehicles Inspector is attached to each of the four Mandalams. Including Madras City there are thus five regions. The headquarters and jurisdiction of the Regional Transport Authorities are indicated below:—

Serial number and name of the Mandalams.	*Headquarters.*	*Districts.*
(1)	(2)	(3)
(1) Thondai Mandalam	Madras City ..	Chingleput, North Arcot and South Arcot.
(2) Chola Mandalam ..	Tiruchirappalli	Tiruchirappalli, Thanjavur and Pudukkottai.
(3) Pandi Mandalam ..	Madurai ..	Madurai, Ramanathapuram, Tirunelveli and Kanyakumari.
(4) Kongu Mandalam ..	Coimbatore ..	Coimbatore, The Nilgiris, Salem and Dharmapuri.
(5) Madras City ..	Madras City ..	Madras City.

In view of the appointment of a seperate Deputy Transport Commissioner to be incharge of a region, a post of Deputy Transport Commissioner in the headquarters has been abolished. The Transport Commissioner is now assisted by one Deputy Transport Commissioner who functions as the Secretary to the State Transport Authority, three Assistant Secretaries, one Accounts Officer and one Statistical Officer. The Deputy Transport Commissioner-*cum*-Regional Transport Authority Madras, continue to serve as the Deputy Transport Commissioner (Nationalisation) in charge of permits for the State Transport Undertakings. It has been decide to close down this unit fot the State Transport Undertakings and transfer the work to the Regional Transport Authority or the State Transport Authority as the case may be.

The scheme for re-organisation provides for a change in the district set-up and for the opening of field offices of the Transport Department each in-charge of a Motor Vehicles Inspector with supporting staff to attend to all items work of the Transport Department within an area to be assigned for each. For the purpose of administrative convenience the scheme is being implemented in stages. While re-organisation of the regional set-up has been effected from 15th September 1974, the re-organisation the field offices is to be taken up in the next phase and that of the district Offices will be taken up later.

Vehicular growth and provision of Transport Facilities.

There has been a steady growth in the number of transport vehicles over ten years, i.e., from 22,467 in 1963-64 to 46,346 in 1973-74. The comparitive statistics for the last two years are shown below:—

As on	Stage carriages.		Trucks.				
	Private sector.	Public sector.	Public carrier.	Private carrier.	Contract Carriages.	Other Transport vehicles.	Total Transport vehicles.
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
31st Decmber 1973—	5,550	3,902	15,409	2,667	13,387	4,079	44,994
31st December 1974—	5,134	4,804	17,123	2,812	13,515	8,850	52,238

The number of stage carriages operating in the public sector is increasing in tune with the nationalisation policy of the Government.

In order to keep pace with the development of trade and commerce, State-wide public carrier and private carrier permits are issued liberally.There has been an increase of 1,859 trucks during the year 1974.

The following tables shows the details of number of contract carriage permits for the last two years :—

As on.	*Taxis.*	*Tourist Taxis.*	*Auto-rickshaws.*	*Omni buses.*
31*st December* 1973	7,993	1,798	3,429	167
31*st December* 1974	7,465	2,014	3,888	148

The chart appended indicate the growth of transport and non-transport vehicles in Tamil Nadu from 1964-65.

Inter-State Transport.

In order to enable free flow of road passenger traffic between Tamil Nadu and the adjoining States agreements are entered into with the bordering States.

(i) *Tamil Nadu and Andhra Pradesh.*—The existing inter-State agreement was entered into on the 25th March 1972. A proposal for entering into a fresh agreement providing for certain additional services was agreed to on 5th August 1972. This provides for vehicles of Tamil Nadu plying a minimum of 157 daily round trips and a maximum of 360 daily round trips covering a minimum of 8,512 kilometres and a maximum of 19,740 kilometres in Andhra Pradesh and for Andhra based vehicles plying a minimum of 180 daily round trips and a maximum of 431 daily round trips covering a minimum of 7,300 kilometres and a maximum of 17,178 kilometres in Tamil Nadu. Objections have been received. The proposal has not yet been finalised.

(ii) *Tamil Nadu and Karnataka.*—The present agreement between Tamil Nadu and Karnataka States came into effect from the 1st May 1973. This provides for 44 Tamil Nadu based buses plying on inter-State routes in Karnataka covering about 5,000 kilometres. The Government of Tamil Nadu and Karnataka have since proposed for the operation of certain additional new routes and buses to the tune of service kilometerage of 731 kilometres by Tamil Nadu and 1,976 kilometres by Karnataka . The proposal was published on 16th October 1974 and this will be finalised shortly. The question of the provision of further transport facilities between the two States was discussed by the Ministers of the two States recently on 18th January 1975 and on 11th February 1975. It has been decided to enter into another supplemental agreement providing for certain additional services between the two States for which permits have been granted by the Transport authorities and for allocating the routes between the two states making up a difference of service kilometreage of 1,536 kilometres in favour of Tamil Nadu. The details are being finalised.

(iii) *Tamil Nadu and Kerala.*—Stage carriages are plying on permits given by the transport authorities of the two States. The subject was discussed by the transport Ministers of both the States at Trivandrum on 19th September 1974. It is proposed to discuss this again and finalise the agreement shortly.

(iv) *Tamil Nadu and Pondicherry.*—The inter-State agreement in transport matters between Tamil Nadu and Pondicherry is still under negotiation.

The existing arrangements with the neighbouring States for the counter-signature of permits of goods vehicles and contract carriages are as given below:—

	Goods vehicles.		*Contract Carriages.*		
	Public carrier.	*Private carrier.*	*Tourist taxis.*	*Ordinary taxis.*	*Omni-buses.*
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Tamil Nadu—Andhra Pradesh.	3,000	100	20	150	Nil.
Tamil Nadu-Karnataka ..	1,200 + 50 oil tankers.	50	20	100	Nil.
Tamil Nadu-Kerala ..	800	100	20	250	Nil.
Tamil Nadu-Pondicherry	4 : 1	No limit.	No limit.	No limit.	

In the case of Tamil Nadu and Karnataka it is proposed to increase the number of public carriers including oil tankers to be permitted by each State for plying in the other State from the present 1,250 to 1,700.

The negotiation with Kerala is also under progress for increasing the number of public carriers to be permitted by each State for plying in the other State from 800 to 900.

A proposal for entering into an agreement to increase the number of tourist taxis plying in all the four Southern States of Andhra Pradesh, Kerala, Karnataka and Tamil Nadu from 20 to 100 for each State was agreed to. But the agreement has not yet been implemented for want of concurrence of the Government of Kerala to the waiver of the counter-signature by the reciprocating State.

There is provision for plying of 200 goods vehicles belonging to this State in Southern Zone comprising Tamil Nadu, Karnataka, Kerala, Andhra Pradesh and Maharashtra. The proposal for increasing this number to 250 is pending clearance by the Inter-State Transport Commission.

Nationalisation of Passenger Transport.

In the pursuance of the Nationalisation of Passenger Transport, bus routes are taken over when the permits of private operators expire in the following cases:—

(i) All routes of 75 miles and above,

(ii) All routes radiating from or terminating in Madras City irrespective of length.

(iii) All routes in Kanyakumari district including those which are radiating from or terminating in that district.

This policy was initiated in 1967. The pace of nationalisation was slow on account of litigation by the permit-holders.

In order to hasten the process of nationalisation the stage carriages of private operators who owned more than 50 buses were acquired under the Tamil Nadu Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Act in 1971. In August 1972, the Government announced its policy to nationalise the entire passengers transport service within five years. The Tamil Nadu Stage Carriages and contract Carriages (Acquisition) Act, 1973 passed to achieve this objective has been struck down by the High Court. An appeal has been preferred to the Supreme Court and this is pending. Pending a decision by the Supreme Court, the policy is being pursued under the normal law laid down in the motor Vehicles Act. While this is the procedure for the replacement of private operators, the responsibility for opening new routes and augmenting axisting services has been vested with the State Transport Undertakings who may publish schemes for the purpose.

The chart appended indicates the progress made in the nationalisation of passenger transport.

Fares.

On account of a hike in the prices of petrol and other petroleum products,taxis,and auto-rickshaw fares were revised in 1973 and these are as follows and continue to be in force.

	Auto-rickshaws.	*Taxis (Ordinary).*
For each K.M. ..	..40 paise.	90 paise.
Minimum charge ..	..80 paise.	Rs. 1.70 paise.
Detention charges	..5 paise for every 5 minutes.	10 paise for every 5 minutes.

Tourist Taxis.

	Rate in plains.	*Rate in ghat roads.*
Medium size tourist cars above 14 HP. but less than 22 HP.	90 paise per K.M.	Re. 1 per K.M.
Large size tourist cars of 22 H.P. and above.	Re. 1 per K.M.	Re. 1.20 per K.M.

An additional charge of 15 paise per K.M. is allowed for air-conditioned cars if the air-conditioning Unit is made use of.

In view of the increased cost of operation and maintenance charges and of the fact that there was no increase in the bus fare for stage carriages since 1964, a revision in the fare structure of stage carriages was ordered in G.O. Ms. No. 966, Home, dated 19th April 1974 and in G.O.Ms.No. 1325, Home, dated 31st May 1974. The revised rate of fares are shown below:—

1. *Town Services*—

(1) Stage carriages plying in city and town service routes.	15 paise for the first stage and 5 paise for every subsequent stage.
(2) For feeder routes starting from the periphery of city and connecting a main route.	10 paise for the first stage.

2. *Express Services*— *Not to exceed.*

(i) In plains	5 paise per K.M.
(ii) On ghat roads	7 paise per K.M.
(iii) If provisions is made for a superior class of accommodation.	One paise extra per K.M.

3. *Ordinary Stage Carriages*—

(i) In plains (provided that for a distance of less than 10 Kms. a fare not exceeding 40 paise shall be charged).	4 paise per K.M.

Not to exceed,

(ii) On Ghat roads (provided that for a distance of less than 6 kms. a fare not exceeding 40 paise shall be charged.)	6 paise per K.M.
4. Stage Carriages run on special occasions such as fairs and festivals.	5 paise per K.M.

Taxation.

In pursuance of rationalisation of taxes on motor vehicles in Tamil Nadu, the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1931 and Tamil Nadu Motor Vehicles (Taxation of Passengers and goods) Act, 1952 were repealed and a new consolidated Taxation Act, 1974 (Act 13 of 1974) was enacted in its place from 1st April 1974. This was further amended by the Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation (Amendment) Act, 1974 which came into force on 1st October 1974.

The main features of the above legislation are as follows :—

(i) Provision has been made for payment of tax in respect of motor vehicles kept or used in the State of Tamil Nadu.

(ii) Those vehicles not used on the road shall be entitled for refund of the tax on satisfying the conditions laid down.

(iii) The onus of proof for not plying the vehicles vests with the owner ;

(iv) There will be no separate taxation of passengers and Goods on Stage Carriages and goods vehicles.

(v) In respect of State Carriages levy, is based on the passenger capacity at the rates prescribed irrespective of the daily mileage performed by a bus. No distinction is made between the standing and seated passengers so far as tax rate is concerned.

(vi) Goods vehicles are taxed on the basis of laden weight. The number of slabs has been reduced.

[1975 மார்ச் 29]

From 1st January 1975, the rates of tax on stage carriages and contract carriages have been increased and have been laid down as follows:—

	Enhanced rate.
Stage carriages (Ordinary) ..	Rs. 180 per passenger per quarter.
Stage carriages (Express) ..	Rs. 200 per passenger per quarter.
Contract Carriages (Omni buses)	Rs. 200 per passenger per quarter.
Tourist Vehicles	Rs. 100 per passenger per quarter.

The particulars of receipts are given below :—

Items.	*Actuals in* 1973–74.	*Revised Estimates.* 1974–75.	*Actuals* 1974–75 *for six months.*
(1)	(2)	(3)	(4)
(i) Receipts under M.V. Act, 1939.	1,24,75,834	1,29,75,000	94,90,381
(ii) Tamil Nadu M.V.T. Act.	20,99,03,874	31,69,75,000	17,21,54,068
(iii) Other receipts ..	34,860	1,40,000	17,00,142
(iv) Tamil Nadu M.V. (Taxation of Passengers and Goods) Act, 1952.	5,37,86,157	20,00,000 (Arrears to be collected).	18,72,030 (Arrears collected).
Grand total ..	27,62,00,725	33,20,90,000	18,52,16,621

On account of the increase in rates from 1st January 1975, the estimated receipts for the current year is Rs. 37·27 crores. The Budget estimate for the year 1975–76 is Rs. 37.82 crores.

The Chart appended indicates the receipts and expenditure on the administration of the Motor Vehicles Act from 1964–65 to 1974–75.

Enforcement.

The staff of the Transport Department continued to do useful work detecting cases of tax evasion and other offences like overloading in Stage Carriages, misuse of omnibuses, plying of illicit taxis, etc. In all 21,147 motor vehicles were checked from 1st April 1974 to 31st December 1974. As many as 4,562 irregularities were detected. An amount of Rs. 43,778 was realised from the vehicles checked for irregularities.

Role of the Police Department.

Besides the Transport Department, the Police Department is also in charge of enforcement of the provisions of the Motor Vehicles Act. While the licensing functions are attended to by the staff of the Transport Department the enforcement of the rule of the road vests with the Police Department. The Police Department is also in charge of the administration of the Tamil Nadu Traffic Control Act and the Tamil Nadu Hackney Carriages Act.

A statement of Motor Vehicles Accidents in the State for 1972 to 74 is appended. There were 15,274 motor vehicle accidents in Tamil Nadu during 1974 as against 15,470 in 1973. Of these, 2,145 in 1974 were fatal ones as against 1,878 in 1973 and the remaining 13,129 were non-fatal during 1974 as against 13,592 in 1973. In all 2,014 persons were killed and 10,908 individuals were injured in these accidents during 1974 as against 2,013 persons killed and 8,795 injured in 1973. Thus fatal accidents were slightly on the increase during 1974 when compared to 1973. The increase is due to the phenomenal increase in the volume of traffic on our roads. The Tamil Nadu Police, conscious of the magnitude of the problem and its implication to the public spare no efforts on their parts in the vigorous enforcement of various traffic rules and regulations with a view to reducing these accidents. The various steps taken in this regard can be broadly grouped under three heads (viz) Enforcement, Education and Traffic Engineering during 1974, a Traffic Control Room was put into operation in Madras City and this is functioning round-the-clock and through this, wireless contact is maintained with all Traffic Enforcement Officers. Effective action initiated against lorries carrying extra load has led to the Lorry Owners Association themselves to adhere to the rule by not over-loading the vehicles. Traffic Control Days were observed to publicise the rules of the road in Madras City.

Enforcement is linked with the education of the road user. The Childern's Traffic Training Park located in the compound of the office of the Deputy Commissioner of Police, Traffic on Poonamallee High Road, has been put to good use for educating the School Children about the

importance of road safety and observance of rules of the road. In order to cope up with the increasing demand for opening more of such Children's Games Parks with the Co-operation and help of the P.T.C. and local residents, a traffic training park has been put up at the Pongal Fair Exhibition organised by the Tamil Nadu Tourist Department in Anna Nagar, Madras City. The member of the general public were made to think about the consequences of violation of traffic rules and rugulations through intensive propaganda. Pamphlets containing instructions about road safety were also made available to the Traffic Enforcement authorities in Madras City by some private Institutions.

The Role of Traffic Engineering Cell.

The Traffic Engineering Division is headed by one Divisional Engineer and 2 Assistant Engineers. This Division offers technical assistance and guidance to the District Road Development and Traffic Planning Committees in the State, in addition to TrafficPlanningWorks in Madras City. The Division supervises directly the design, fabrication, purchase, erection and maintenance of all automatic traffic signals, pedestrain signals and Flashing Beacons, analyses causes of traffic accidents and makes special studies of matters relating to traffic. The following is the gist of the survey and analyses done by the cells during 1974–75 :

1.	Traffic Surveys	176
2.	Field Surveys	150
3.	Improvement proposals	150
4.	Traffic Delay Study at level crossing	1
5.	Origin and Destination Study	1
6.	Number of Technical reports prepared	26
7.	Road Marking	In Madras City Roads
8.	Embedding of plastic studs	In Madras City Roads
9.	References regarding the issue of No Objection Certificate from Traffic Engineering point of view. ..	44
10.	Compilation of the Traffic Census particulars for all the State roads taken during 1972–73.	
11.	Compilation of traffic census particulars for National Highway taken during 1973 and 1974.	

Distribution of Tyres.

The Government of India have approved a revised scheme prepared by the Tyre Industry for the rational distribution of tyres and tubes throughout the country. Under the scheme, a Regional Co-ordinating Committee was constituted in G. O. Ms. No. 1611, Home, dated 28th June 1974 with Transport Commissioner, Tamil Nadu as Chairman. Tyre distribution centres have also been established at Madras, Coimbatore, Tirunelveli, Madurai, Salem, Tiruchirappalli, Thanjavur and Nagercoil. The question of having centres in Districts where there are none now is also under consideration.

Advisory Bodies.

The Tamil Nadu Transport Development Council was constituted in G.O.Ms. No. 216, Home, dated 31st January 1974 with the Hon'ble Minister for Transport as its Chairman. The Council has four sub-committees for (i) Development and Maintenance of Road, Rail, Air, Inland Water Transport and Coastal Shipping (ii) Traffic Engineering Enforcement and Education, (iii) Manufacture and Distribution of transport vehicles, accessories and fuel, and (iv) Tourist Promotion and Wayside Amenities.

The Co-ordination Committee constituted in G.O. Ms. No. 2183, Home, dated 19th August 1972 to ensure co-ordination between the various departments dealing with transport, met under the Chairmanship of the Minister for Transport on 24th April 1974 and on 4th February 1975.

Conferences.

The Minister for Transport, Government of Tamil Nadu, presided over the conference of the Ministers for transport of the Southern States, which was held at Trivandrum on 17th September 1974. Several Inter-State problems on Road Transport were discussed at this conference.

Traffic Improvement Works.

The fast growth in the number as well as speed of motor vehicles in recent years has far out paced improvements to the road and other facilities. In order to facilitate free flow of traffic and thereby reduce the number of accidents various traffic improvement works are executed:—

(i) Construction of fly-overs and sub-ways;

(ii) Widening of roads at inter-sections;

(iii) Construction of round abouts;

(iv) Provision of automatic signals;

(v) Provision of lay-byes for bus stops;

(vi) Provision of guard rails to prevent indiscriminate crossing of the road and;

(vii) Provision of traffic island and traffic parks.

During 1974–75 a sum of Rs.17 lakhs was allotted for traffic improvement works and maintenance.

Statement of Motor Vehicle Accidents in Tamil Nadu during 1972, 1973 and 1974.

District.	Total number of motor vehicle accidents.			Fatal accidents.		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Railway Police, Tiruchirappalli	58	62	9	..	..	1
Tiruchirappalli	456	492	965	37	34	141
Thanjavur East	201	277	248	47	50	73
Thanjavur West	59	32	354	7	10	59
South Arcot	762	784	767	183	179	189
Chingleput West	746	702	488	119	126	100
Chingleput East	972	728	523	116	133	295
Madurai South	452	370	437	55	123	92
Madurai North	400	537	539	111	129	119
Ramanathapuram	269	275	277	64	32	72
Tirunelveli	315	414	396	44	61	92
Kanyakumari	208	218	185	21	37	32
Coimbatore Urban	802	465	553	146	79	103
Coimbatore Rural	73	529	623	30	143	150
Salem	748	802	860	330	317	190
Dharmapuri	251	212	270	56	41	53
The Nilgiris	143	106	41	15	10	3
North Arcot	655	717	661	138	154	118
Madras City	7,741	7,748	6,955	207	220	231
	15,311	15,470	15,274	1,726	1,878	2,145

STATEMENT OF MOTOR VEHICLES ACCIDENTS IN TAMIL NADU DURING, 1972, 1973 AND 1974—*cont.*

District.	*Non-fatal Accidents.*			*Number of persons killed.*			*Injured.*		
	1972	1973	1974	1972	1973	1974	1972	1973	1974
(1)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
Railway Police, Tiruchirappalli.	58	62	8	1	1	1	1	..	8
Tiruchirappalli	319	458	824	84	80	183	193	278	791
Thanjavur East	154	227	175	72	70	34	299	315	268
Thanjavur West	52	22	295	8	11	59	59	24	247
South Arcot	579	605	578	196	216	191	428	468	492
Chingleput West	627	576	388	119	126	100	648	486	462
Chingleput East	856	595	228	140	133	48	175	456	440
Madurai South	397	247	345	55	123	98	479	285	316
Madurai North	289	408	420	76	104	178	439	457	615
Ramanathapuram	205	243	205	72	68	79	304	236	382
Tirunelveli	271	353	304	46	61	92	79	213	323
Kanyakumari	187	181	153	24	37	48	163	104	104
Coimbatore Urban	656	386	450	134	96	103	852	412	391
Coimbatore Rural	43	386	473	30	103	150	59	468	402
Salem	418	485	670	330	317	190	126	138	779
Dharmapuri	105	171	217	59	61	65	111	110	126
The Nilgiris	128	96	38	15	10	3	191	133	38
North Arcot	517	563	543	217	169	118	500	803	582
Madras City	7,534	7,528	6,724	215	227	246	3,797	3,859	3,980
	13,585	13,592	13,129	1,893	2,013	2,014	8,903	9,251	10,908

மோட்டார் வண்டிகள் பற்றிய சட்டங்கள்

நிருவாகம்

1974—75-ஆம் ஆண்டுத் தமிழ்நாட்டு சாலைப் போக்கு வரத்து பற்றிய ஆய்வுரை ஒன்று பேரவை முன் வைக்கப் பட்டுள்ளது.

2. *1939*-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தை நிருவகிப்பது, போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், ஒழுங்குபடுத்துவதற்கான ஒன்றாகும். இச்சட்டம், மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளைக் கட்டுப்படுத்தல், ஓட்டுநர் உரிமம் வழங்கல், போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தல் மோட்டார் வண்டி விபத்து ஈட்டுறுதி செய்தல் ஆகியவற் றிற்கு வகை செய்கிறது. பயணிகள், சரக்குகள் போக்கு வரத்திற்கானப் போதுமான வசதிகளைச் செய்து தந்து, அப்போக்குவரத்தில் மக்கள் பாதுகாப்பிற்கு உறுதி செய் வதும் இதன் குறிக்கோளாகும்.

3. பொது மக்களுக்கு வசதி எனக் கருதப்படும் வழித் தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகள் ஓடுவதற்காகப் போக்கு வரத்து அதிகாரிகளால் அனுமதிச் சீட்டுகள் வழங்கப்படு கின்றன. வாடகைச் சிற்றுந்துகளுக்கும், சரக்குந்துகளுக்கும் அனுமதிச் சீட்டுகள் தாராளமாக வழங்கப்படுகின்றன. ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்கல், வேகத்தைக் கட்டுப் படுத்தல், சரக்குவண்டிகளில் ஏற்றும் பளுவை ஒழுங்கு படுத்தல், பயணப் பேருந்துகளில் இருக்கைகள், இடைவெளி வசதியாக அமைத்தல், ஏற்றிச் செல்லும் பயணிகளில் எண்ணிக்கையை நிர்ணயித்தல், போக்குவரத்து வண்டிகளை முறையாக முழுமையாகத் தணிக்கையிடல் ஆகியவற்றின் மூலம் பொது மக்களுக்குப் பாதுகாப்பும், வசதியும் உறுதி செய்யப்படுகிறது.

1975 மார்ச் 29]

4. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரியைத் தண்டல் செய்வதும் போக்குவரத்துத் துறையின் பொறுப்பாகும். போக்குவரத்து வண்டிகளின் மீதான வரி, போக்குவரத்துத் துறையால் நேரடியாகத் தண்டல் செய்யப்படுகிறது. மோட்டார் கார்கள் மற்றும் வாடகைக்கல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரி, கருவூலங்கள் மூலம் தண்டல் செய்யப்படுகிறது.

5. போக்குவரத்து ஆணையாளர், போக்குவரத்துத் துறையின் தலைவர். அவரே மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியுமாவார். சென்னை நகரில் காவல் ஆணையாளரும், மாவட்டங்களில், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளாக இருந்தனர். வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகளின் செயலாளராகச் சென்னை நகரில் துணைக் காவல் (போக்குவரத்து உரிமம்) ஆணையாளரும், மாவட்டங்களில், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்களும் இருந்தனர். போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்தும் பணியில் காவல் துறை முழுக் கவனம் செலுத்த வசதியாகச் சென்னை நகரில், போக்குவரத்து உரிமம் வழங்கல் வரிவிதிப்பு பற்றிய நிருவாக வேலை, காவல் துறையிலிருந்து, போக்குவரத்துத் துறைக்கு மாற்றப்பட்டது. சென்னை வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக இயங்கத் துணைப் போக்குவரத்து ஆணையாளர் (நாட்டுடைமை) நியமிக்கப்பட்டார். இம்மாற்றம் 1974-ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் 18-ஆம் நாள் முதல் அமுலுக்கு வந்தது. அடுத்து, மாவட்டங்களில் உள்ள போக்குவரத்துத் துறையைச் சீரமைக்கும் திட்டம் ஒன்றிற்கு அரசு ஒப்பளித்தது. அது முதற்கொண்டு, சீரமைப்புத் திட்டத்தை மூன்று நிலைகளில் செயற்படுத்த அரசு முடிவு செய்தது. இச் சீரமைப்பின் முதல் நிலையாக, வட்டாரச் சீரமைப்பு 1974-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் திங்கள் 15-ஆம் நாளன்று செயற்படுத்தப்பட்டது. மாவட்ட ஆட்சித் தலைவருக்குப் பதிலாக, துணைப் போக்குவரத்து ஆணையாளர் நிலையுள்ள அதிகாரி ஒருவர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியாக நியமிக்கப்பட்டார். இதன்படி தற்

போது, காவல் ஆணையாளர், மாவட்ட ஆட்சித் தலைவர்களுக்குப் பதிலாக ஐந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் மாத்திரம் ஒரு வட்டாரத்திற்கு ஓர் அதிகாரி என பொறுப்பில் உள்ளனர். ஒவ்வொரு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரிக்கும் ஒரு செயலாளரும் தேவையான உதவிப் பணியாளரும் உதவியாக உள்ளனர்.

மாவட்டங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்களின் பெயர் மாவட்டப் போக்குவரத்து அலுவலர் என மாற்றப்பட்டு உள்ளது. அவர்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் கீழ், பணி புரிகின்றனர். வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களில் பயணிப் பேருந்து பற்றிய வேலையும், ஏனைய மாவட்ட அலுவலகங்களில் ஒப்பந்த ஊர்திகள், சரக்குந்துகளுக்கு உரிமம் வழங்கல், வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல் ஆகிய பணிகளை கவனிக்கப்படுகின்றன.

மோட்டார் வண்டிகளைத் தணிக்கை செய்யும் பொறுப்பில் உள்ள மோட்டார் வண்டி ஆய்வாளர்கள் மாவட்டப் போக்குவரத்து அலுவலரின் கீழ் பணிபுரிகின்றனர். எரிபொருளும், நேரமும் வீணாகாவண்ணம், பொது மக்கள் அங்கங்கே தங்கள் வேலைகளைக் கவனித்துக் கொள்ள வசதியாக ஓர் குறிப்பிட்ட அதிகார வரம்புள்ளக்கிளை அலுவலகங்களை அமைக்கவும் உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ளது. போக்குவரத்துத் துறை சீரமைப்புத் திட்டத்தில் இரண்டாவது கட்டத்தில் இது மேற்கொள்ளப்பட இருக்கிறது.

சென்னை நகரைப் பொறுத்த மட்டில், போக்குவரத்துத் துறையின் அமைப்பில் மாறுதல் ஏதும் செய்யப்படவில்லை. ஏனெனில் மாவட்டங்களைப் போல் இல்லாமல் சென்னை நகரின் பல திறப்பட்ட பிரச்சினைகள் மிகவும் கவனமாக ஆராயப்படவேண்டியுள்ளன.

5. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரிகள், கட்டணங்கள் ஆகியவற்றின் மூலம் வந்த வருவாயின் வளர்ச்சி ஆய்வுரையைப் பார்த்தால் நன்கு விளங்கும். *1974*-ஆம் ஆண்டு

1975 *மார்ச்* 29]

தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம், வரிவிதிப்பு அடிப்படையைச் சீரமைத்துப் பயணி வண்டிகள், சரக்கு வண்டிகளின் மீதான பல்வேறு வரிகளை ஒருங்கிணைப் பதைக் கருத்திற் கொண்டு செய்யப்பட்டதாகும். இச் சட்டத்தின் கீழ், மாநிலத்தில் பயன்படுத்தப்படும் அல்லது வைக்கப்பட்டிருக்கும் எல்லா வண்டிகளும் வரி செலுத்த வேண்டும். பொதுச் சாலைகளில் பயன்படுத்தப்படாத வண்டி களின் மீது செலுத்தப்பட்ட வரியைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளலாம். ஆனால் அப்படித் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ள, நிர்ணயிக்கப்பட்டுள்ள நிபந்தனைகளை நிறைவேற்ற வேண்டும். இதனால் வரிகளைத் தண்டல் செய்வதில் போக்கு வரத்துத் துறைக்குத் தற்போது பயனுள்ளக் கண்காணிப்பு வசதி இருக்கிறது. இதை எதிர்த்து சில உரிமையாளர்கள் நீதிமன்றம் சென்றுள்ளனர்.

போக்குவரத்து வசதிகளை அமைத்து தருவதில், போக்கு வரத்துத் துறை, போக்குவரத்துத் தேவைகளில் அதிகக் கவனம் செலுத்தி வருகிறது. ஒரு புதிய வழித் தடத்தைத் தொடங்குவதும் அண்மைக்காலம் வரை ஒரு சிக்கலான பிரச் சினையாக இருந்தது. 1971ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப் பட்ட மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத் தினால், புதிய வழித் தடங்களைத் தொடங்குவதில் நிலைமை சீரடைந்து இருக்கிறது. இச் சட்டத்தின்படி புதிய வழித் தடம் ஒன்றைத் தொடங்குவதென்பது நிருவாகப் பணி எல்லைக்குள் அமைந்து அதிகாரியின் தீர்ப்பே முடிவானது என அமைகிறது.

போக்குவரத்துத் தொழிலில் ஏகபோக உரிமையையும், அனுமதிச் சீட்டுகள் சிலரிடம் குவிவதையும் தடுப்பதைக் கருத்திற்கொண்டு, ஓர் உரிமையாளருக்கு பத்துப்பேருந்து அனுமதி சீட்டுகளுக்கு மேல் இருக்கலாகாது என உச்சவரம்பு விதித்து 1971ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ் நாடு திருத்தம்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டத்தின் செல்லுபடியை எதிர்த்து உயர்நீதிமன்றத்தில் வழக்குப்

போடப்பட்டு அது இன்னும் பைசலாகாமல் உள்ளது. எனினும் 1974ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தமிழ்நாடு திருத்தம்) சட்டத்தின் கீழ், உவரி அனுமதிச் சீட்டுகளை அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு மாற்ற வழிவகை செய்யப்பட்டுள்ளது.

பயணிப் பேருந்து வண்டிகளுக்குப் பயணக் கட்டணப் பட்டியல் ஒன்றைப் போக்குவரத்து அதிகாரி ஒப்பளிப்பு செய்தல் வேண்டும். இக் கட்டண வீதத்தில் ஒரே சீரான நிலை இருக்கும் பொருட்டு, அரசே கட்டண விகிதங்களை நிர்ணயித்து உள்ளது. இவ்வாறு நிர்ணயிப்பதில் பொது மக்கள், பேருந்து உரிமையாளர்களின் முறையீட்டை கருத்தில் கொள்ளப்படுகிறது. வாடகைக் கார்கள், ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் ஆகியவற்றிற்கான கட்டண விகிதம் பெட்ரோல் விலையேற்றத்தின் காரணமாக 1974ஆம் ஆண்டு மார்ச்சில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. பயணிப் பேருந்துகளுக்கான கட்டண விகிதம் 1974ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல்-மே மாதங்களில் திருத்தியமைக்கப்பட்டது. இவற்றின் முழு விவரத்தைப் பேரவை முன் வைக்கப்பட்டுள்ள ஆய்வுரையிற் காணலாம்.

பொது மக்களின் நலனைக்கருத்திற்கொண்டு மெதுவாகச் செல்லும் ஊர்திகளின் போக்குவரத்து சாலைப் போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதன் மூலம் ஒழுங்குபடுத்தப்படுகிறது. இதற்காகவும், சமூக சீர்திருத்த நடவடிக்கை என்ற முறையிலும் கைரிக்ஷாக்கள் ஓடுவதை அறவே நீக்கி மாநிலம் முழுவதும் தடை செய்யப்பட்டுள்ளது.

ஒரு மாநிலத்தில் இருந்து இன்னொரு மாநிலத்திற்கு தாராளமாக மக்களும் சரக்கும் போய்வர வசதியாக, அண்டை மாநிலங்களோடு, பரிமாற்ற ஏற்பாடு ஒப்பந்தங்கள் செய்யப்

பட்டுள்ளன. இவ்வொப்பந்தங்களின்படி, ஒவ்வொரு மாநிலமும் ஓட்டுவதற்கான வழித் தடங்கள் இன்னின்ன என ஒதுக்கப்பட்டு சரக்குந்துகள் மற்ற வண்டிகள் ஆகியவை

இத்தனை ஓடலாம், அவற்றிற்கான மேலெழுத்து தரப்படும் என்பது பற்றிய எண்ணிக்கையும் நிர்ணயிக்கப்பட்டு உள்ளன. பயணப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில், வழித்தடங்கள் எண்ணிக்கை அந்தந்த மாநிலங்களில் ஓடும் கிலோ மீட்டர் தூரத்தில் சமநிலை இருக்கும்படியாக ஒதுக்கப்படுகின்றன. பாண்டிச்சேரி, கேரளமாநிலங்களோடு செய்ய வேண்டிய ஒப்பந்தங்களுக்கான பேச்சு வார்த்தைகள் நடைபெறுகின்றன. ஆந்திரப்பிரதேசம் , கர்நாடக மாநிலங்களோடு செய்யப்பட்ட ஒப்பந்தங்களை மாற்றி அமைப்பதற்கான பேச்சு வார்த்தைகளும் நடைபெறுகின்றன.

6. பொது இடத்தில், மோட்டார் வண்டியை ஓட்டிச் செல்ல உரிமம் ஒன்று பெற்றிருக்க வேண்டும். போக்கு வரத்து வண்டிகளுக்கான ஓட்டுநர்களும், தொழில் முறை ஓட்டுநர்களும் மருத்துவச்சான்று பெற்றிருத்தல் வேண்டும். ஓட்டுநர் பயிற்சிப் பள்ளிகளை ஒழுங்குபடுத்தலும், உரிமம் பெறச்செய்யவும் விதிகள் இயற்றப்பட்டு உள்ளன. இஃதன்றி ஓட்டுநர்களுக்கு உரிமம் வழங்க, மருத்துவச் சான்றுடன் கூட பார்வை பற்றிய சோதனையும், போக்குவரத்து விதிகள் பற்றிய அறிவும் வற்புறுத்தும் விதிகளில் வகை செய்ய உத்தேசிக்கப்பட்டுள்ளது. ஓட்டுநர்களை நன்கு கண்காணித்து, '' புள்ளி முறைக் கட்டுப்பாடு '' என்ற ஒரு முறையை புகுத்தவும் உத்தேசிக்கப்பட்டு உள்ளது. இம்முறையின் கீழ். ஓட்டுநர் ஒருவர் விதிகள் மீறல் ஒவ்வொன்றுக்கும் இத்தனைப் புள்ளி எனக் கணக்கிட்டு ஒரு குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கைப் புள்ளிகளைப் பெற்றவுடன் தானாகவே ஓட்டுநர் உரிமம் செல்லுபடி இல்லாமல் போகும். இவ்வாறு செய்வதற்கானக் கருத்துரு பரிசீலனையில் உள்ளது.

[1975 மார்ச் 29

7. மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், மோட்டார் வண்டிகள் வரிவிதிப்புச் சட்டம் ஆகியவற்றின்கீழ் வருவாய் விவரம் கீழே தரப்பட்டுள்ளது.

	வரவுசெலவு மதிப்பீடு. 1974–75.	திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு, 1974–75.	வரவு-செலவு மதிப்பீடு. 1975–76.
	ரூ.	ரூ.	ரூ.
மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம்.	1,18,10,000	1,29,75,000	1,34,85,000
மற்ற வருவாய்கள்.	65,000	1,40,000	5,40,000
தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் 1974.	22,59,00,000	31,69,75,000	36,42,00,000
தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் (பயணிகள் சரக்குகள் வரிவிதிப்பு) சட்டம், 1952. மற்ற வருவாய்.	5,22,40,000	20,00,000	—
மொத்தம்.	29,00,15,000	33,20,90,000	37,82,25,000

திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு ரூபாய் 31·69 கோடி எனினும் அதைவிட அதிகமாக வருவாய் 1975-ம்ஆண்டு சனவரி திங்கள் 1-ம் தேதி முதல் விதிக்கப்பட்ட அதிகரிக்கப்பட்ட வரிவிகிதங்களின் மூலம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. நடப்பு ஆண்டுக்கான நிகர வருவாய் ரூ. 37·27 கோடி என மதிப்பிடப்படுகிறது.

1975 மார்ச் 29]

செலவினங்களில், 1974–75 ஆண்டுக்கான வரவு செலவு மதிப்பீடு, நடப்பு ஆண்டுக்கானத் திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு, 1975–76ஆம் ஆண்டுக்கான வரவு செலவு திட்ட மதிப்பீடு ஆகியவற்றின் விவரம் கீழே தரப்படுகின்றன :—

வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1974–75	ரூ. 74·99 லட்சம்
திருத்தப்பட்ட மதிப்பீடு 1974–75	ரூ. 76·29 லட்சம்
வரவு செலவுத் திட்ட மதிப்பீடு 1975–76	ரூ. 76·06 லட்சம்

வாடகைக்கல்லாத வண்டிகளின் மீதான வரிகள் தண்டலுக்கான செலவினம் இதில் சேர்க்கப்படவில்லை.

8. போக்குவரத்துத்துறையன்றி, காவல் துறையும் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் நிருவாகத்தில் பொறுப்பு வகிக்கிறது. போக்குவரத்தை ஒழுங்கு படுத்தலும், குற்றம் புரிவோரின் மீது வழக்குத் தொடுத்தலும் காவல் துறையால் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. சீருந்துகளைப் போன்ற வண்டிகளின் மீதான வரி செலுத்தப்பட்டுள்ளதா எனக் கண்காணிக்கும் பொறுப்பும் காவல்துறையினுடையதாகும்.

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

DEMAND No. 3—MOTOR VEHICLES ACTS—ADMINISTRATION.

A review on Road Transport in Tamil Nadu, 1974-75 has been placed on the Table of the House.

2. The Transport Department is in charge of administration of the Motor Vehicles Act, 1939. The Motor Vehicles Act is a regulatory one and provides for the registration of motor vehicles, control of transport vehicles, licensing of drivers, regulation of traffic and the insurance of motor vehicles against third party risks. The object is to ensure safety of the public, and to provide adequate transport facilities for movement of passengers and goods.

3. Permits are granted by the transport authorities for plying stage carriages on routes considered necessary in the public interest. Permits are granted freely for goods vehicles and motor cabs. The safety and comfort of the public is ensured by a thorough periodical inspection of the transport vehicles, fixation of passengers capacity, provision of comfortable seats and gang-way in the case of stage carriages, regulation of laden weight in the case of goods vehicles, control of speed and licensing of drivers.

4. The Transport Department is also in-charge of collection of tax motor vehicles. The tax on transport vehicles is collected directly by the Transport Department. The tax in respect of motor cars and other non-transport vehicles is done through treasuries.

The Transport Commissioner is the head of the Department. He is also the State Transport Authority. The Commissioner of Police in the City and the Collectors in the mofussil were the Regional Transport Authorities. In the City, the Deputy Commissioner of Police (Traffic and Licensing) was the Secretary to the Regional Transport Authority. In the Districts, the Regional Transport Officers were the Secretaries to the Regional Transport Authorities. In order to enable the Police Department to concentrate on traffic regulation, the administrative work relating to taxation and licensing in the City of Madras was transferred from the Police Department to the Transport Department. The Deputy

Transport Commissioner (Nationalisation), Madras, was authorised to function as the Regional Transport Authority, Madras. This was given effect from 18th March 1974. Subsequently Government approved a scheme for the reorganisation of the Transport Department in the mofussil. Since then it has been decided to implement the reorganisation in three stages. The first stage of reorganisation of the regions was implemented on the 15th September 1974. An officer of the grade of a Deputy Transport Commissioner has been appointed as Regional Transport Authority in the place of the Collector. The present position is that there are five Regional Transport Authorities in the place of the Commissioner of Police and the Collectors, each in charge of a region. Each Regional Transport Authority is assisted by a Secretary with necessary supporting staff.

In the districts, the Regional Transport Officers have been redesignated as District Transport Officers. They serve under the control of the Regional Transport Authority. While the work relating to stage carriages is dealt with in the regional offices, the work relating to the registration of vehicles, licensing of goods vehicles, contract carriages is dealt with in District Offices.

The Motor Vehicles Inspectors incharge of inspection of vehicles serve under the control of District Transport Officers. In order to avoid needless waste of time and fuel, it is proposed to provide necessary facilities for the public by starting field offices each with a specific jurisdiction where all items of work of the Department will be attended to. This is being taken up in the next phase of reorganisation of the Department.

So far as the City of Madras is concerned, the organisation of the Transport Department has not been altered, as it requires a careful study and as problems in the City are different from those in the mofussil.

5. A perusal of the review on Road Transport placed before the House will reveal the extent of growth in receipts under Motor Vehicles Tax and fees. The Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1974, was enacted with a view to consolidate the taxes on vehicles, passengers and/or goods and rationalise the basis of levy. Under this Act, all vehicles kept or used in the State are liable to pay tax. In respect of vehicles not used on the

public road, owners are entitled for refund of the tax on satisfying the conditions laid down. The Transport Department is now having effective control over the collection of taxes. Some operators have however, taken the matter to the Court.

In the matter of provision of transport facilities, the Transport Department is having a close watch over the traffic requirements. The opening of a route was till recently a cumbersome process. With the passing of the motor Vehicles (Tamil Nadu Amendment) Act, 1971, the position has improved as the opening of a route is now an administrative one and is final.

With a view to prevent concentration of permits and monopoly in transport business, the Motor Vehicles (Tamil Nadu Amendment) Act, 1971, provides for a ceiling of ten bus permits for an operator. The validity of this Act has been challenged in the High Court and the case is pending. However, provision has been made by the Motor Vehicles (Tamil Nadu Amendment) Act, 1974, enabling the transfer of excess permits to State Transport undertakings.

In the stage carriages a fare table should be approved by the Transport authority. In order to provide for a uniform standard in this regard, the rates of fare are laid down by Government after considering the representations from the operators and the public.

The fare for taxies and auto rickshaws was last revised in March 1974 on account of the hike in the price of petrol. The fare for stage carriages was last revised in April-May 1974. The details of the fare rates are furnished in the review placed on the table of the House.

As a measure of controlling road traffic in the interest of the public, the plying of slow moving vehicles is regulated. As a step in this direction and as a measure of social reform, the plying of hand-rickshaws has been banned throughout the State.

In order to enable free flow of traffic and goods from one State to another, reciprocal agreements are entered into with the neighbouring States. As per these agreements, the routes to be operated by the respective States are allocated and the number of goods and other vehicles for which countersignature of permits could be given is fixed. In the case of stage carriages the allocation of

routes is made generally on the basis of parity in service kilometreage of the reciprocating States. Negotiations are in progress for finalising an agreement with Pondicherry and Kerala States and for reviewing the agreements with Andhra Pradesh and Karnataka States.

6. A licence is necessary to drive a motor vehicle in a public place. Professional drivers and drivers of transport vehicles are required to produce medical certificates. Rules have been framed for the licensing and regulation of driving schools. It is proposed to provide for a vision test in addition to a medical certificate and a test on the knowledge of traffic rules for the grant of a licence. As a measure of effective control over drivers the question of introducing a point system of control under which a licence would be suspended automatically on the driver getting a number of points of demerit for violation of rules is under consideration.

7. The particulars of receipts under the Motor Vehicles Act and the Motor Vehicles Taxation Act are given below :—

	Budget Estimate, 1974—75	*Revised Estimate,* 1974—75	*Budget Estimate,* 1975—76
Motor Vehicles Act.	1,18,10,000	1,29,75,000	1,34,85,000
Other receip's ..	65,000	1,40,000	5,40.000
Tamil Nadu Motor Vehicles Taxation Act, 1974.	22,59,00,000	31,69,75,000	36,42,00,000
Tamil Nadu Motor Vehicles (Taxation on Passengers and Goods) Act, 1952 Other receipts.	5,22,40,000	20,00,000	..
Total ..	29,00,15,000	33,20,90,000	37,82,25,000

Against the revised estimate of Rs. 31.69 crores the actual receipts are expected to be higher in view of the increase in rate of tax from 1st January 1975 and are estimated for the current year at Rs. 37.27 crores.

Under expenditure the particulars of Budget Estimates for 1974–75, the Revised Estimate for the current year and the Budget Estimate for 1975–76 are furnished below :—

Budget Estimate, 1974–75 (Rupees in lakhs)	...	74.99
Revised Estimate, 1974–75 (Rupees in lakhs)	...	76.29
Budget Estimate, 1975–76 (Rupees in lakhs)	...	77.06

The expenditure does not include the cost of collection of tax on non-transport vehicles.

8. Besides the Transport Department, the Police Department is also in charge of the administration of the Motor Vehicles Act. The provisions relating to regulation of traffic and prosecution of offenders are enforced by them. The Department is also in charge of the check on payment of motor vehicles tax in respect of non-transport vehicles.

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

Index to Tamil Nadu Legislative Council Debates

FIFTIETH SESSION OF THE LEGISLATIVE COUNCIL UNDER THE CONSTITUTION OF INDIA.

22ND, 24TH, 25TH, 27TH AND 29TH MARCH 1975.

Volume CXXXI (Nos 1 to 5).

PAGES

A

ADITYAN, THIRU S. T.-

Policy Note on Medical, Public Health and Urban Development, discussion on 309, 339, 340–343, 348–349

ADJOURNMENT MOTION *re*—

Levy on agriculturists of Thanjavur district, procession and petition protesting against oppressive —and harassment by Civil Supplies officials ... 163–167

Melee and looting in Law College Hostel among students on 24th and 25th March 1975 ... 296–302

Tense situation among Annamalai University students due to clashes between two groups ... 571–578

ADVERTISEMENTS—

Question *re* Government—, payment to newspapers during 1969–71 and basis for giving ... 73–75

AGRICULTURAL ENGINEERING WORKSHOP—

Commercial Budget on—1975–76, laid on the table 372

PAGES

A—*cont.*

AGRICULTURAL PRODUCE MARKETS RULES, 1962—

Amendments to—, notification laid on the table 46, 142

AGRICULTURE—

Note on—, Demands 1975–76, laid on the table ... 372

Performance Budget on—1975–76, laid on the table 372

ANBAZHAGAN, THIRU K.—

Policy Note on Medical, Public Health and Urban Development, discussion on 302, 313, 314, 318, 319, 321, 328–330, 335, 339, 346–347, 354–371

APPROPRIATION BILL, 1975—

See Bills

APPROPRIATION (VOTE ON ACCOUNT) BILL, 1975—

See Bills

APPROVED SCHOOLS AND VIGILANCE SERVICE—

Policy Note on Department of—, 1975–76, laid on the table 143

ARABIC MUNSHIS—

See Teachers

ATTENDERS—

Question *re* representation *re* grant of basic pay of Rs. 146 563

PAGES

B

BACKWARD CLASSES—

Performance Budget on—, 1975-76, laid on the table 48

BACKWARD CLASSES DEPARTMENT—

Policy Note on Demand No. 32—for 1975-76, laid on the table 48

BALARAMAN, THIRU L.—

Policy Note on Road Transport Service, discussion on 587-589

Statement of Supplementary Expenditure for 1974-75 (Final), discussion on 122-126

BETTING TAX ACT, 1935—

Amendment to Commercial Taxes and Religious Endowments Department, Notification No. 11(2) CTRE 4573 (C)/74, dated 31st October 1974, notification laid on the table 46-47

BILLS—

Appropriation Bill, 1975—

Considered and returned to Assembly ... 583

Message from the Assembly *re* 579

Message from the Governor *re* 579

Appropriation (Vote on Account) Bill, 1975—

Considered and returned to Assembly ... 25-26

Message from the Assembly *re* 20

Message from the Governor *re* 20

PAGES

B—*cont*.

BILLS—*cont*.

Indebted Agriculturists (Temporary Relief) Bill, **1975—**

Considered and passed 26-33

Message from the Assembly *re* 21

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1975—

Message from the Assembly *re* 21

BILLS, AS PASSED BY THE ASSEMBLY, LAID ON THE TABLE—

Appropriation Bill, 1975 612

Appropriation (Vote on Account) Bill, 1975 ... 49

Indebted Agriculturists (Temporary Relief) Bill, 1975— 48

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1975 48

BHOODAN YAGNA RULES, 1959—

Amendment to—, notification laid on the table ... 610

BUILDINGS PROGRAMME—

Review on—, 1974–75, laid on the table 48

BUSINESS OF THE HOUSE—

Change in the order of 24-25

C

CAUVERY WATERS—

Question *re* pumping of—for irrigation unauthorisedly 151-155

C—*cont.*

PAGES

CHAIRMAN, MR.—

Adjournment motion *re*—

Levy on agriculturists of Thanjavur district, procession and protest against oppressive—and harassment by Civil Supplies officials 163, 167

Melee and looting in Law College Hostel among students on 24th and 25th March 1975 ... 296–302

Tense situation among Annamalai University students due to clashes between two groups ... 571–572, 577, 578

Announcement *re*—

Message from the Assembly *re*—

Appropriation Bill, 1975 579

Appropriation (Vote on Account) Bill, 1975 ... 20

Indebted Agriculturists (Temporary Relief) Bill, 1975 21

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1975 21

Message from the Governor *re*—

Appropriation Bill, 1975 579

Appropriation (Vote on Account) Bill, 1975 ... 20

House Committee, election of members to ... 582

Policy Note on Road Transport Service, discussion on 584, 587, 590, 609

Privileges Committee, election of members to ... 581

Statement of Supplementary Expenditure for 1974–75 (Final), discussion on 81, 85, 115, 116, 117, 138

C—*cont.*

PAGES.

COLLEGES—

Question *re* Last Grade Servants of aided and Government Colleges, pay scales recommended by Second Pay Commission for 12 13

Madras Law College, Minister's attention called to agitation by students for permission to write their examination in Tamil 579-580

COMMITTEES—

Committee on Delegated Legislation, report on action taken by Department on Committee's recommendations in Sixth and Seventh Reports (Fifth Assembly), laid on the table 49

House Committee, election of members to ... 582

Privileges Committee, election of Members to ... 581

CO-OPERATION—

Policy Note on Demand 56—Miscellaneous Capital Outlay and 498—Outlay on Co-operation, laid on the table 143

CO-OPERATIVE DEVELOPMENT SCHEMES—

Review of Progress in 1974–75, laid on the table 143

CO-OPERATIVE SOCIETIES RULES, 1963—

Amendments to—, notification laid on the table ... 142

CRAFTSMEN TRAINING SCHEMES—

Note on Demand 56—Miscellaneous Capital Outlay, laid on the table 143

PAGES

D.

DAIRY DEVELOPMENT DEPARTMENT—

Policy Note on—, 1975-76, laid on the table ... 48

DAMODARAN, THIRU A. R.—

Policy Note on Medical, Public Health and Urban Development, discussion on 307-316

Statement of Supplementary Expenditure for 1974-75 (Final), discussion on 87-93

DEMAND 56—MISCELLANEOUS CAPITAL OUTLAY—

Note on—, laid on the table 143

DEMANDS FOR ADVANCE GRANTS DURING 1975-76—

Notice of—, laid on the table 49

DEMANDS FOR GRANTS FOR IRRIGATION AND PUBLIC WORKS DEPARTMENT, 1975-76—

Speech by Thiru P. U. Shanmugam, Minister for Public Works, laid on the table 48

DEPUTATION TO FOREIGN COUNTRIES—

Question *re* persons sent abroad at Government expense, details *re* 161

DEPUTY CHAIRMAN—

Statement of Supplementary Expenditure for 1974-75 (Final), discussion on 95, 96, 100, 101

DHARMALINGAM, THE HON. THIRU A. P.—

Bill—Land reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1975 33-35, 42-45

D—*cont.*

PAGES.

DIRECTOR OF STATE INSTITUTE OF EDUCATION—

Question *re* filling up of post of 149–151

DISTRICT MUNICIPALITIES ACT, 1920—

Division of wards and reservation of seats for Scheduled Castes and women in Rasipuram Municipality, notification laid on the table 47

DISTRICT MUNSIFFS—

Question *re* integration of Magistrates, I and II Class, with cadre of—and suspension of recruitment of 69-71

E.

EDUCATION—

School Education, Collegiate Education and Technical Education, Performance Budget, 1975–76, laid on the table 49

ENTERTAINMENTS TAX—

Exemption of benefit film show conducted in Madras City and districts for National Teachers' Day Celebration on 5th September 1974 from—, show tax and additional surcharge, notification laid on the table 372

Exemption of cinematograph film show by Headmistress, Immaculate Heart of Mary's Girls High School, Avadi, from—, show tax, additional surcharge, notification laid on the table 372

ENVIRONMENTAL POLLUTION—

Question *re* prevention of—of air and water ... 570-571

E—*cont.*

PAGES

ESTATES (ABOLITION AND CONVERSION INTO RYOTWARI) ACT, 1948—

Amendment to rule published with Revenue Department Notification, dated 15th August 1949, notification laid on the table 47

EXAMINATIONS—

Madras Law College, agitation by students for permission to write their examination in Tamil ... 579–580

Question *re* Secretarial Practice, Book-keeping and Typewritng up to S.S.L.C. leevl, equating with Higher Government Technical Examination ... 564–565

F

FAMILY PLANNING—

Question *re* Vasectomy operation on mentally unsound bachelor in Krishnapuram Government Hospital in Tiruchirappalli district, enquiry into 565–566

FOOD—

Adjournment motion *re* levy on agriculturists of Thanjavur district, procession and protest against oppressive—and harassment by Civil Supplies officials 163–167

Discussion on Policy Note on 170–226

Policy Note on—, laid on the table 143

Question *re*—

Distribution of foodgrains to the poor in Agastheeswaram and Thovalai Taluks through ration cards, representation *re* 71–72

Supply of foodgrains to Hostels for Harijan and Backward Class students at fair prices ... 72–73

PAGES

F—*cont.*

FOOD ADULTERATION—

Question *re* number of cases of—registered during 1972–73 and 1973–74 and cases of conviction and acquittal 566-570

G

GANAPATHI, THIRU K. S.—

Bills—

Indebted Agriculturists (Temporary Relief) Bill, 1975 29-30

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1975 43

Policy Note on Food, discussion on 177, 195–206, 223

Tamil Pandits, Grade I, calling Minister's attention to recovery of difference between pay of Grade I and Grade II Tamil Pandits drawn by them during summer vacation of 1971-72 ... 168, 169, 170

GENERAL SALES TAX ACT, 1959—

Amendments to First Schedule, notification laid on the table 47, 142

H

HANDLOOM AND TEXTILES—

Directorate of—, Performance Budget, 1975–76, laid on the table 143

HEALTH SERVICES AND FAMILY PLANNING—

Performance Budget on—, 1975–76, laid on the table 610

PAGES

H.—*cont.*

HINDU RELIGIOUS AND CHARITABLE ENDOWMENTS (FIFTH AMENDMENT) ACT, 1974—

Date of commencement of—, notification laid on the table 45

HOSPITAL(S) AND DISPENSARIES—

Question *re*—

Midwives belonging to Maruthuva Community in Government Hospitals, number of ... 161

Patients in Government Erskine Hospital, Madurai, death due to Rabies 291–294

HOSTEL(S)—

Adjournment motion *re* melee and looting in Law College Hostel among students on 24th and 25th March 1975 296–302

Question *re* supply of foodgrains to Hostels for Harijan and Backward Class students at fair prices 72–73

HOUSE COMMITTEE—

See Committees

HOUSE RENT ALLOWANCE—

Question *re* sanction of—to Government and aided school teachers of Ambattur Centre 12

HOUSING—

Question *re* houses at Krishnagiri, construction by Tamil Nadu Housing Board 156–157

Subsidised—Schemes for Industrial Workers and Government Servants' Rental Housing Scheme, 1974–75, Policy Note on—laid on the table ... 143

PAGES

I

INDEBTED AGRICULTURISTS (TEMPORARY RELIEF) BILL, 1975—

See Bills

INDIAN STAMP ACT, 1899—

Exemption of mortgage deed by Southern Structurals Limited, Madras in favour of Tamil Nadu Government from stamp duty and registration fees, notification laid on the table 48

INDUSTRIAL GROWTH IN TAMIL NADU—

Handloom and Textiles, 1974–75, review on—, laid on the table 143

Industrial Finance, 1974–75, review on—laid on the table 611

Major Industries, 1974–75, review on—laid on the table 611

Mineral Development, 1974–75, review on—laid on the table 611

Small Scale Industries, 1974–75, review on—laid on the table 611

State Industries Promotion Corporation of Tamil Nadu Limited, 1974–75, review on—laid on the table 611

Sugar Industry, 1974–75, review on—laid on the table 611–612

Tamil Nadu Ceramics Limited, 1974–75, review on —laid on the table 611

Tamil Nadu Handicrafts Development Corporation Limited (Poompuhar), 1974–75, review on—laid on the table 611

PAGES

I—*cont.*

INDUSTRIAL GROWTH IN TAMIL NADU—*cont.*

Tamil Nadu Industrial Development Corporation Limited, 1974–75, review on—, laid on the table ... 611

Tamil Nadu Small Industries Corporation Limited, 1974–75, review on—laid on the table ... 611

Tamil Nadu Textile Corporation Limited, 1974, review on—laid on the table 143

INDUSTRIES—

Performance Budget, 1975–76, laid on the table ... 612

IRRIGATION—

Demand for Grant for—, 1975–76, speech of Thiru P. U. Shanmugam, Minister for Public Works, laid on the table 48

Review on—, 1974–75, laid on the table 48

J

JAILS—

Question *re* Watch and Ward staff in—, reduction and revision of workload 294–295

JUDICIAL OFFICERS—

Question *re* Magistrates, I and II Class, integration with cadre of District Munsifs and suspension of recruitment of District Munsifs 69–71

JUDICIAL SERVICE—

Question *re* merger of Magisterial Service with ... 70–71

TAMILNADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

K

KARUNANIDHI, THE HON. DR. M.—

Adjournment motion *re*—

Melee and looting in Law College Hostel among students on 24th and 25th March 1975 ... 302

Tense situation among Annamalai University students due to clashes between two groups ... 577, 578

Bills—

Appropriation Bill, 1975 583

Appropriation (Vote on Account) Bill, 1975 ... 25

Business of the House, change in the order of 24

House Committee, election of Members to ... 582

Privileges Committee, election of Members to ... 581

Statement of Supplementary Expenditure for 1974–75 (Final)—

Discussion on 83, 84–85, 107–108, 109, 110, 111, 129–130, 132–141

Presentation of 21–25

KIDNAPPING OF CHILDREN—

Question *re* number of persons arrested on suspicion in Villupuram area during February—March 1974 557–558

KUNDRAKKUDI ADIGALAR, THAVATHIRU—

Madras Law College, calling Minister's attention to agitation by students for permission to write their examination in Tamil 579

PAGES

L

LABOUR WELFARE FUND ACT, 1972—

Appointment of Inspectors under—, notification laid on the table 46

LAND REFORMS (FIXATION OF CEILING ON LAND) AMENDMENT BILL, 1975—

See Bills

LAST GRADE SERVANTS—

Question *re* pay scales recommended by Second Pay Commission for—in aided and Government Colleges 12-13

LAW COLLEGE HOSTEL—

See Hostel(s)

LEPROSY BEGGARS REHABILITATION PROGRAMME—

Policy Note on—for 1975-76, laid on the table ... 48

LIBRARIES

Question *re* Government Oriental Manuscripts Library, Madras, Scholarships for scrutinising Tamil manuscripts in--and upgrading into Research Institute 562-563

M

MADHAVAN, THE HON. THIRU S.—

Adjournment motion *re* levy on agriculturists of Thanjavur District, procession and protest against oppressive— and harassment by Civil Supplies officials 164-166, 167

PAGES

M—*cont.*

MADHAVAN, THE HON. THIRU S.—*cont.*

Policy Note on Food, discussion on 170, 191, 202, 203–204, 214–226

Statement of Supplementary Expenditure for 1974-75 (Final), discussion on 108–109, 110, 111, 112

MADURAI CITY MUNICIPAL CORPORATION ACT, 1971—

Constitution of post of Chief Town Planning Officer in Class I of Madurai Corporation into a post in State Civil Service, notification laid on the table 46

MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE—

Madras Law College, calling attention to agitation by students for permission to write their examination in Tamil 579–580

Mid-day Meals Centres, calling attention to hardship due to non-availability of rice to ... 78–79

Tamil Pandits, Grade I, calling attention to recovery of difference between pay of Grade I and Grade II Tamil Pandits drawn by them during summer vacation of 1971–72 168–170

MEDICAL—

Policy Note on—, 1975–76, laid on the table ... 143

MEDICAL EDUCATION—

Performance Budget on—, 1975–76, laid on the table 610

PAGES

M—*cont.*

MEMBERS OF LEGISLATURE—

Returns of Assets of certain Members of the Council as on 31st March 1974, laid on the table ... 42

MESSAGE FROM THE ASSEMBLY—

See Bills

MESSAGE FROM THE GOVERNOR—

See Bills

MID-DAY MEALS CENTRES—

Question *re* hardship due to non-availability of rice at fair prices to—, Minister's attention called to 78-79

MOTOR VEHICLES ACTS—ADMINISTRATION—

Policy Note on—, 1975-76, laid on the table ... 611

MUTHUSWAMY, THIRU S.—

Policy Note on Medical, Public Health and Urban Development, discussion on 340, 342, 343-348

Statement of Supplementary Expenditure for 1974-75, (Final), discussion on 118-122

N

NARAYANASWAMY, THIRU S.—

Policy Note on Food, discussion on 185, 203, 204, 205

Policy Note on Medical, Public Health and Urban Development, discussion on 302-307, 312, 322, 326

PAGES

N—*cont.*

NARAYANASWAMY, THIRU S.—*cont.*

Statement of Supplementary Expenditure for 1974–75 (Final), discussion on 80–82

NEDUNCHEZHIYAN, THE HON. DR. V. R.—

Adjournment motion *re*—

Melee and looting in Law College Hostel among students on 24th and 25th March 1975 ... 298–301

Tense situation among Annamalai University students due to clashes between two groups 573–576

Madras Law College, statement *re* agitation by students for permission to write their examination in Tamil 579–580

Mid-day Meals Centres, statement *re* hardship due to non-availability of rice at fair prices to 79

Statement of Supplementary Expenditure for 1974–75 (Final), discussion on 119–120

Tamil Pandits, Grade I, statement *re* recovery of difference between pay of Grade I and Grade II Tamil Pandits drawn by them during summer vacation of 1971–72 168–170

NOTE ON PROGRESS OF EDUCATION IN TAMIL NADU—

Laid on the table 49

O

ORIENTAL MANUSCRIPTS LIBRARY (GOVERNMENT), MADRAS—

Question *re* scholarships for scrutinising Tamil manuscripts in—and upgrading into Research Institute 562–563

PAGES

P

PANCHAYATS ACT, 1958—

Extension of provisions relating to Building Regulations under District Municipalities Act, 1920, to entire area of Thiruvalam Panchayat, notification laid on the table 142

PANCHAYATS BUILDING RULES, 1970—

Amendment to—, notification laid on the table ... 46

PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE—

Agricultural Engineering Workshop, Commercial Budget on—, 1975–76 372

Agricultural Produce Markets Rules, 1962, amendment to—(G.O. Ms. No. 11, Agriculture, dated 3rd January 1975) 46

Agriculture Demands, 1975–76, Note on ... 372

Agriculture, Performance Budget on—, 1975–76 372

Agricultural Produce Markets Rules, 1962, amendment to—(G.O. Ms. No. 46, Agriculture, dated 10th January 1975) 142

Backward Classes, Performance Budget on—, 1975–76 48

Betting Tax Act, 1935, amendment to Commercial Taxes and Religious Endowments Department Notification No. 11 (2) CTRE/4573(C)/74, dated 31st October 1974 (G.O. Ms. No. 679, Commercial Taxes and Religious Endowments, dated 2nd December 1974) 46–47

Bhoodan Yagna Rules, 1959, amendments to—(G.O. Ms. No. 2084, Rural Development and Local Administration, dated 24th September 1974) 619

PAGES

P—*cont.*

PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE—*cont.*

Bills, as passed by the Assembly—

Appropriation Bill, 1975 612

Appropriation (Vote on Account) Bill, 1975 ... 49

Indebted Agriculturists (Temporary Relief) Bill, 1975 48

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1975 48

Buildings Programme, Review on—, 1974–75 ... 48

Cholan Roadways Corporation Limited, Third Annual Report, 1974 610

Committees—

Committee on Delegated Legislation, Report on action taken by Department on Committee's recommendations in Sixth and Seventh Reports (Fifth Assembly) of 49

Co-operative Development Schemes, review of progress in—, 1974–75 143

Co-operative Societies Rules, 1963, amendment to—(G.O. Ms. No. 287, Co-operation, dated 29th June 1974) 142

Dairy Development Department, 1975–76, policy Note on 48

Demand 56—Miscellaneous Capital Outlay, Note on 143

Demands for Advance Grants during 1975–76, notice of 49

PAGES

P—*cont.*

PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE—*cont.*

Demands for Grants for Irrigation and Public Works Department, 1975–76, speech by Thiru P. U. Shunmugam, Minister for Public Works 48

Department of Approved Schools and Vigilance Service, Policy Note on—, 1975–76 143

Directorate of Handloom and Textiles, Performance Budget, 1975–76 143

District Municipalities Act, 1920, division of wards and reservation of seats for Scheduled castes and Women in Rasipuram Municipality (G.O. Ms. No. 23, Rural Development and Local Administration, dated 3rd January 1974) 47

Entertainments tax—

Exemption of benefit film show conducted in Madras City and Districts for National Teachers' Day Celebration on 5th September 1974 from—, show tax and additional surcharge (G.O. Ms. No. 236, Commercial Taxes and Religious Endowments, dated 31st August 1974) 372

Exemption of cinematograph film show by Headmistress, Immaculate Heart of Mary's Girls High School, Avadi from—, show tax, and additional surcharge (G.O. R. No. 421, Commercial Taxes and Religious Endowments, dated 30th December 1974) 372

Estates (Abolition and Conversion into Ryotwari) Act, 1948, amendment to rule published with Revenue Department Notification, dated 5th August 1949 (G.O. Ms. No. 273, Commercial Taxes and Religious Endowments, dated 9th September 1974) 47

PAGES

P—*cont.*

PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE—*cont.*

General Sales Tax Act, 1959, amendments to First Schedule (G.O. Ms. No. 426, Commercial Taxes and Religious Endowments, dated 10th October 1974 and G.O. P. Nos. 240 and 376, dated 2nd September 1974 and 3rd October 1974) 47, 142

Health Services and Family Planning, Performance Budget, 1975–76 610

Hindu Religious and Charitable Endowments (Fifth Amendment) Act, 1974, date of commencement of—(G.O. Ms. No. 767, Commercial Taxes and Religious Endowments, dated 23rd December 1974) 45

Indian Stamp Act, 1899, exemption of mortgage deed by Southern Structurals Limited, Madras, in favour of Tamil Nadu Government from stamp duty and registration fees (G.O. Ms. No. 595, Commercial Taxes and Religious Endowments, dated 20th November 1974) ... 48

Industrial Growth in Tamil Nadu—

Handloom and Textiles, 1974–75, review on 143

Industrial Finance, 1974–75, review on ... 611

Major Industries, 1974–75 review on 611

Mineral Development, 1974–75, review on ... 611

Small Scale Industries, 1974–75, review on ... 611

State Industries Promotion Corporation of Tamil Nadu Limited, 1974–75, review on ... 611

Sugar Industry, 1974–75, review on 611–612

PAGES

P—*cont*.

PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE—*cont*.

Industrial Growth in Tamil Nadu—*cont*.

Tamil Nadu Ceramics Limited, 1974–75, review on 611

Tamil Nadu Handicrafts Development Corporation Limited (Poompuhar), 1974–75, review on 611

Tamil Nadu Industrial Development Corporation Limted, 174–75, review on 611

Tamil Nadu Small Industries Corporation Limited, 1974–75, review on 611

Tamil Nadu Textile Corporation Limited, 1974 143

Industries, Performance Budget, 1975-76 ... 612

Irrigation review on ,1974–75, ... 48

Labour Welfare Fund Act, 1972, appointment of Inspectors under—(G.O. Ms. No. 903, Labour, Employment and Housing, dated 26th September 1974) 46

Madurai City Municipal Corporation Act, 1971, constitution of post of Chief Town Planning Officer in Class I of Madurai Corporation into a post in State Civil Service (G.O. Ms. No. 2167, Rural Development and Local Administration, dated 5th October 1974) 46

Medical Education, Performance Budget, 1975–76 610

Motor Vehicles Acts—Administration, Policy Note on 611

Nationalised Transport, 1974–75, review on ... 611

Note on Demand 56—Miscellaneous capital outlay (Craftsmen Training Schemes) 143

PAGES

P—*cont.*

PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE—*cont.*

Note on Progress of Education in Tamil Nadu 49

Pallavan Transport Corporation Limited, Second Annual Report, 1974 610

Panchayats Act 1958, extension of provisions relating to Building Regulations under District Municipalities Act, 1920, to entire area of Tiruvalam Panchayat (Roc. No. 138040/74-E4 of Director of Rural Development, dated 15th December 1974) 142

Panchayats Building Rules, 1970, amendment to—(G.O. Ms. No. 2000, Rural Development and Local Administration, dated 9th September 1974) 46

Parks, Play-fields and Open Spaces (Preservation and Regulation) Act, 1959, approval of list of play-fields within Thanjavur Municipal limits (G.O. Ms. No. 2230, Rural Development and Local Administration, dated 16th October 1974) 610

Perspective Plan for Tamil Nadu, 1974-84 ... 143

Perspective Plan for Tamil Nadu, 1974–84, and summary thereof 142–143

Policy Note on Demand 32—Backward Classes Department, for 1975–76 48

Policy Note on Demand 56—Miscellaneous Capital Outlay and 498–-Outlay on Co-operation ... 143

Policy Note on Food 143

Policy Note on Leprosy Beggars Rehabilitation, Programme for 1975–76 48

PAGES

P—*cont.*

PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE—*cont.*

Policy Note on Medical, 1975–76 143

Policy Note on Public Health, 1975–76 143

Port Department, Performance Budget, 1975–76 49

Public Works Budget for 1975–76 49

Questions (Unstarred) 1 to 3, answers to, ... 226

Returns of Assets of certain Members of the Council, as on 31st March 1974 48

Road Development Programme, 1974–75, review on 610

Road Transport Services, 1975–76, Policy Note on 611

Sales tax—

Exemption of sales by any dealer, of coconut husk from— (G.O. Ps. No. 6533, Revenue, dated 23rd October 1973) 47

Exemption of sales by any dealer of coir dust from – – (G.O. Ps. No. 6534, Revenue, dated 23rd October 1973) 46

School Education, Collegiate Education and Technical Education, Performance Budgets, 1975–76 49

State Transport Department, 1974–75, Performance Budget, 1974–75 612

Subsidised Housing Schemes for Industrial Workers and Government Servants Rental Housing Scheme, Policy Note on 1974–75 ... 143

PAGES.

P.—*cont*.

PAPERS LAID ON THE TABLE OF THE HOUSE—*cont*.

Tamil Nadu Water Supply and Drainage Board, Annual Administration Reports for 1971-72, 1972-73 and 1973-74 610

Transport, Road Transport, review on —, 1974-75 612

Urban Development, Policy Note on—, 1975-76 143

Vote on Account for Expenditure in 1975-76 ... 49

PARKS, PLAY-FIELDS AND OPEN SPACES (PRESERVATION AND REGULATION) ACT, 1959—

Approval of list of play-fields within Thanjavur Municipal limits, notification laid on the table 610

PERSPECTIVE PLAN FOR TAMIL NADU, 1974-84—

Laid on the table 143

Summary of —, laid on the table 142

POLICY NOTE ON DAIRY DEVELOPMENT DEPARTMENT—

Laid on the table 48

POLICY NOTE ON DEMAND NO. 32—BACKWARD CLASSES DEPARTMENT FOR 1975-76—

Laid on the table 48

PAGES.

P—*cont.*

POLICY NOTE ON FOOD—

Discussion on 170-226

Laid on the table 143

POLICY NOTE ON LEPROSY BEGGARS REHABILITATION PROGRAMME FOR 1975-76—

Laid on the table 48

POLICY NOTE ON MEDICAL—

Laid on the table 143

POLICY NOTE ON MEDICAL, PUBLIC HEALTH AND URBAN DEVELOPMENT—

Discussion on 302-371

POLICY NOTE ON MOTOR VEHICLES ACTS-ADMINISTRATION, 1975-76—

Laid on the table 611

POLICY NOTE ON PUBLIC HEALTH—

Laid on the table 143

POLICY NOTE ON ROAD TRANSPORT SERVICES 1975-76

Laid on the table 611

POLICY NOTE ON URBAN DEVELOPMENT—

Laid on the table 143

PORT DEPARTMENT—

Performance Budget, 1975-76, laid on the table ... 49

PRIME MINISTER—

Question *re* visit to Madurai, Pamban and Karaikudi on 19th September 1973, expenditure on ... 4-7

PAGES.

P—*cont.*

PRIVILEGES COMMITTEE—
See Committees

PUBLIC HEALTH—
Policy Note on—, 1975–76, laid on the table ... 143

PUBLIC WORKS BUDGET FOR 1975–76—
Laid on the table 49

PUBLIC WORKS DEPARTMENT—
Demand for Grant for..., 1975–76, speech of Thiru P. U. Shanmugam, Minister for Public Works, laid on the table 48

PUDUKKOTTAI DISTRICT—
Question *re* notification of—as backward district, request to Central Government *re* 73

PUMPSETS—
Question *re* experiments by Engineers of Agriculture Department on operation of—with alcohol 295–296

Q

QUESTIONS AND ANSWERS—

ARIVAZHAGAN, THIRU K.—
Question *re*—
Comprehensive Schools. number of schools declared as 564-565

Government Oriental Library in Madras, scholarships for scrutinising Tamil manuscripts in—and upgrading into Research Institute 562–563

PAGES

Q—*cont.*

QUESTIONS AND ANSWERS—*cont.*

Arivazhagan, Thiru K.—*cont.*

Question *re*—*cont.*

House rent allowance. sanction of—to Government and aided school teachers of Ambattur Centre 12

Houses at Krishnagiri, construction by Tamil Nadu Housing Board 156–157

Last Grade Servants in Aided and Government Colleges, pay scales recommended by Second Pay Commission for 12–13

Secretarial Practice, Book-keeping and Typewriting up to S.S.L.C. level equating with Higher Government Technical Examination 564–565

Tamil Pandits, Grade II, of Harijan Welfare Schools, applicability of Grade I scale of pay to fully qualified 158–160

BALARAMAN, THIRU H.—*cont.*

Question *re*—

Food adulteration cases registered during 1972–73 and 1973–74, number of—and cases of conviction and acquittal 566–570

Kidnappers of children, number arrested in Villupuram area on suspicion during February–March, 1974 557–558

Pumpsets, experiment by Engineers of Agriculture Department on operation of—with alcohol 295–296

Sandalwood, production and income from sale of 161–163

QUESTIONS AND ANSWERS—*cont.*

Q—*cont.*

Balaraman, *Thiru* H.—*cont.*

Question *re*—*cont.*

Secondary Grade Graduate Teachers required by Office of Chief Educational Officer, North Arcot district, during 1973–74, number of—and number appointed 66–67

Sugarcane cess collected from North Arcot Co-operative Sugar Mill from 1970–71 to 1972-73, amount of—and road works undertaken in Mill area out of Cess 16–20

Watch and ward staff in Jails, reduction and revision of workload 294–295

Water Tank at Arcottonkudisai village in Moonjurupattu panchayat, Vellore taluk, construction of 155–156

D'Monte, Thiru D. V.—
Question *re*—

Environmental pollution of air and water, prevention of 570–571

Wheat cultivation in Tamil Nadu, evolving of new scheme for 15–16

Ganapathi, Thiru K. S.—

Question *re*—

Contingent staff of Aided High Schools, extension of leave rules applicable to non-teaching staff to 67–[illegible]

Director of State Institute of Education, filling up of post 149-151

PAGES

Q—*cont.*

QUESTION AND ANSWERS—*cont*.

Ganapathi, Thiru K. S.—*cont.*

Question *re—cont.*

Ex-Hindi Pandits, Grade I, working as Secondary Grade Teachers in 'B' Wing schools in Tiruchirappalli district, absorption of qualified—as Grade I Tamil Pandits ... **289**

Magisterial Service, merger with Judicial Service **70–71**

Oriental High School, Muthurasanallur, release of staff grant for certain months to ... **561–562**

School Assistants, Grade I, and Headmasters of newly started Government 'A' Wing

Schools, reduction and recovery of salary of—from 2nd October 1970 **145–146**

Selection grade scale of pay to Secretarial Assistants, Agricultural Instructors, Grade I Language Teachers, etc., grant of **278–280**

Social Security Scheme (Tamil Nadu), eligibility of Government servants and teachers to contribute to **559**

'Solar Paddy Drier', designing of—by Mechanical Engineering Department of Annamalai University **14–15**

Temple of 'Anbil' village in Tiruchirappalli district, annual income and provision of guest house facilities to pilgrims 75–78

Vasectomy operation on mentally unsound bachelor in Krishnapuram Government Hospital in Tiruchirappalli district, enquiry into 565–566

Q--*cont*

QUESTIONS AND ANSWERS—*cont.*

Kundrakkudi Adigalar, *Thavathiru*—

Question *re*—

Council of College Tamil Teachers of Tamil Nadu, representation to Government from 146–149

Scheduled Castes appointed as Trustees of temples, exemption from producing solvency certificates 157-158

Masilamani, Thiru M.—

Question *re* midwives belonging to Maruthuva Community in Government Hospitals, number of 161

Natarajan, Thiru M. K. D.—

Question *re* Cauvery Waters, pumping of—for irrigation unauthorisedly 151–155

Questions (Unstarred) 1 to 3, answers to—laid on the table 226

Sankaraingam, Thiru M.—

Question *re*—

Arabic Munshis in Government Elementary Schools in Kanyakumari district, regularisation of services of 8–9

Foodgrain distribution to the poor in Agastheeswaram and Thovalai Taluks through ration cards, representation *re* 71–72

Santosham, Thiru D.—

Question *re*—

B. T. Assistants, counting of service under all managements for Selection Grade ... 63 65

PAGES

Q—*cont.*

QUESTIONS AND ANSWERS—*cont.*

Santosham, Thiru D.—*cont.*

Question *re*—*cont.*

Magistrates, I and II Class, integration with cadre of District Munsiffs and suspension of recruitment of District Munsiffs 69-71

Water carriers (part-time) in Government offices, Second Pay Commission's recommendation for increased pay to 7-8

Swaminathan, Thiru G.—

Question *re*—

Government advertisements, payment to newspapers for—during 1969-71 and basis for giving 73-75

Persons sent abroad at Government expense, details *re* 161

Thangapandian, Thiru V.—

Question *re*—

Foodgrains, supply to Hostels for Harijan and Backward Class students at fair prices ... 72-73

Pudukkottai district to be notified as Backward district, request to Central Government *re* 73

Saltfield Industry in Valinokkam area, Ramanathapuram, commissioning of 11

Thennarasu, Thiru S. S.—

Question *re* Prime Minister's visit to Madurai, Pamban and Karaikudi on 19th September 1973, expenditure incurred on 1-7

PAGES

Q—*cont.*

QUESTIONS AND ANSWERS—*cont.*

Thomas, Thiru P. R.—

Question *re*—

Attenders in aided schools, representation *re* grant of basic pay of Rs. 146 563

B. T. Assistants, counting of service under all Managements for Selection Grade ... 63–65

Government Secondary School for Girls, Madurai, provision of proper accommodation facilities to girls and teachers in 9–12

Patients in Government Erskine Hospital, Madurai, death due to Rabies 291–294

Physical Training Instructors, Grade I, having passed Diploma in Physical Education and B. P. Ed., grant of incentive increments to 290

Secretarial Assistants, promotion to Selection Grade 287–288

Vacation salary to teachers under Diocese of Madurai and Ramanathapuram, payment to teachers transferred from one school to another 559–561

Vellapandian, Thiru S.—

Question *re* sandalwood, production and income from sale of 161–163

R

RABIES—

Question *re*—

Death of patients in Government Erskine Hospital, Madurai, due to 291–294

R—*cont.*

RAJAMANICKAM, Thiru S. A.—

Policy Note on Food, discussion on 175-178, 183-184, 186-187

Statement of Supplementary Expenditure for 1974-75 (Final), discussion on 93-97, 107, 109

RAJARAM, Thiru K.—

Adjournment motion *re*—

Melee and looting in Law College Hostel among students on 24th and 25th March 1975 ... 297-298, 301

Tense situation among Annamalai University students due to clashes between two groups 578

Bills—

Indebted Agriculturists (Temporary Relief) Bill, 1975 30-31

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1975 40-42

Policy Note on Food, discussion on 212-214

Policy Note on Medical, Public Health and Urban Development, discussion on 341, 348-353, 358-359

Policy Note on Road Transport Service, discussion on 590, 596-599

Statement of Supplementary Expenditure for 1974-75 (Final), discussion on 95, 126-132, 141

PAGES

R—*cont.*

RAMACHANDRAN, THE HON. THIRU S.—

Poilcy Note on Road Transport Service, discussion on 583
599–609

RAMAKRISHNA THEVAR, THIRU S.—

Statement of Supplementary Expenditure for 1974–75 (Final), discussion on 82–87

RAMAN, THE HON. THIRU O. P.—

Bill—

Indebted Agriculturists (Temporary Relief) Bill, 1975 26–27,
31,
32–33

RAMASAMY PADAYATCHI, THIRU S. S.—

Adjournment motion *re* tense situation among Annamalai University students due to clashes between two groups 572–578

RATION CARDS—

See Food

ROAD DEVELOPMENT PROGRAMME—

Review on—, 1974–75, laid on the table 610

ROAD TRANSPORT SERVICES—

Policy Note on—, laid on the table 611

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY
TRUTH ALONE TRIUMPHS

PAGES

R—*cont.*

RULINGS AND OBSERVATIONS OF THE CHAIR—

Adjournment motion *re*—

Clash in Madras Law College hostel between groups of students and theft of property—Consent to the raising of the matter withheld after the explanation of the Education Minister 296, 302

Procession, presentation of petition to district Collector and relay fast opposite Thanjavur Collectorate by agriculturists of Thanjavur district protesting against oppressive levy imposed on them and harassment by Civil Supplies officials—Consent to the raising of the matter withheld as it related to day-to-day administration 163, 167

Tense situation due to clashes among Annamalai University students a group of whom were prevented by the other group with the help of outsiders from entering into the University campus and the hostel—Consent to the raising of the Chief Minister and the Education of the matter withheld after the explanation Minister 572, 577

Debate—

When a Member is speaking, other members should not be conversing with the Officers in the gallery 81

S.

SALES TAX—

Exemption of sales by any dealer of coconut husk from—, notification laid on the table 47

PAGES.

S—*cont.*

SALES TAX—*cont.*

Exemption of sales by any dealer of coir dust from —, notification laid on the table 46

SALT-FIELD INDUSTRY—

Question *re* Commissioning of— in Valinokkam area, Ramanathapuram district 14

SANDALWOOD—

Question *re* production of — and income from sale of 161–163

SCHOOL EDUCATION, COLLEGIATE EDUCATION AND TECHNICAL EDUCATION—

Performance Budgets, 1975–76, laid on the table 49

SCHOOLS—

Question *re*—

Attenders in aided —, representation *re* grant of basic pay of Rs. 146 563

Contingent staff of Aided High School, extension of leave rules applicable to non-teaching staff to 67–69

Government Secondary School for Girls, Madurai, provision of proper accommodation facilities to girls and teachers in 9–12

Number of — declared as Comprehensive ... 564–565

Oriental High School, Muthurasanallur, release of staff grant for certain months to 561–562

SECRETARIAL ASSISTANTS—

Question *re* promotion of — to Selection Grade ... 287–288

SENGOTTUVELAPPA GOUNDER, THIRU S. C.—

Policy Note on Food, discussion on 206–212

PAGES

S—*cont.*

SHANMUGAM, THE HON. THIRU P. U.—

Bill—Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land Amendment Bill, 1975 38–39, 41

SOCIAL SECURITY SCHEME (TAMIL NADU)—

Question *re* eligibility of Government servants and teachers to contribute to 559

SOLAR PADDY DRIER—

Question *re* designing of -- by Mechanical Engineering Department of Annamalai University ... 14–15

STATE INSTITUTE OF EDUCATION—

Question *re* filling up of post of Director of ... 149–151

STATEMENT OF SUPPLEMENTARY EXPENDITURE FOR 1974–75 (FINAL)—

Discussion on 80–141

Presentation of 21–25

STUDENT UNREST—

Adjournment motion *re* tense situation among Annamalai University students due to clashes between two groups 571–578

SUGARCANE CESS—

Question *re* amount of -- collected from North Arcot Co-operative Sugar Mill from 1970–71 to 1972–73 and road works in Mill area out of cess 16–20

SUNDARESA THEVAR, THIRU N.—

Policy Note on Food, discussion on 170–175

SWAMINATHAN, THIRU G.—

Adjournment motion *re*—

Levy on agriculturists of Thanjavur district, procession and protest against oppressive— and harassment by Civil Supplies officials ... 163–164, 166–167

PAGES

S—*cont.*

SWAMINATHAN, THIRU G.—*cont.*

Adjournment motion *re*—

Bills—

Indebted Agriculturists (Temporary Relief) Bill, 1975 27-29, 31–32

Land Reforms (Fixation of Ceiling on Land) Amendment Bill, 1975 35-41, 42,43,44

Madras Law College, calling Minister's attention to agitation by students for permission to write their examination in Tamil 580

Midday Meals Centres, calling Minister's attention to hardship due to non-availability of rice at fair prices to 78

Policy Note on Food, discussion on 177, 179–191, 199, 203 204, 217, 223-224

Policy Note on Medical, Public Health and Urban Development, discussion on 318, 320 321, 323–334 368–369

Policy Note on Road Transport Service, discussion on 589-597, 603

Statement of Supplementary Expenditure for 1974–75 (Final), discussion on 97–112, 185

PAGES

T

TAMIL NADU WATER SUPPLY AND DRAINAGE BOARD—

Annual Administration Reports for 1971-72, 1972-73 and 1973-74, laid on the table 610

TEACHERS—

Question *re*—

Arabic Munshis in Government Elementary Schools in Kanyakumari district, regularisation of services of 8-9

B.T. Assistants, counting of service under all Managements for Selection Grade 63-65

Council of College Tamil Teachers of Tamil Nadu, representation to Government from 146-149

Ex-Hindi Pandits, Grade I, working as Secondary Grade Teachers in 'B' Wing Schools in Tiruchirappalli district, absorption of qualified —as grade I Tamil Pandits 289

Physical Training Instructions, Grade I having passed Diploma in Physical Education and B.P.Ed., grant of incentive increments to ... 290

School Assistants, Grade I, and Headmasters of newly started Government 'A' Wing schools, reduction and recovery of salary of ... 145-146

Secondary Grade Graduate Teachers required by Office of Chief Educational Officer, North Arcot district during 1973-74, number of—and number appointed 63-65

Secretarial Assistants, promotion to Selection Grade 287-288

Selection Grade scale of pay to Secretarial Assistants, Agricultural Instructors, Grade I Language Teachers, etc., grant of 288-289

PAGES

T—*cont.*

TEACHERS—*cont.*

Question *re*—*cont.*

Tamil Pandits, Grade II, of Harijan Welfare Schools, applicability of Grade I scale of pay to 158–160

Vacation salary to—under Diocese of Madurai and Ramanathapuram, payment to teachers transferred from one school to another ... 559–561

Tamil Pandits, Grade I, calling Minister's attention to recovery of difference between pay of Grade I and Grade II Tamil Pandits drawn by them during summer vacation of 1971–72 ... 168–170

TEMPLES—

Question *re*—

Exemption of Scheduled Castes appointed as Trustees of—from producing Solvency Certificate 157–158

Temple at 'Anbil' village in Tiruchirappalli district, annual income and provision of guest house facilities to pilgrims 75–78

THAMIZHARASI, SELVI C.—

Policy Note on Food, discussion on 195

TRANSPORT—

Cholan Roadways Corporation, Ltd., Third Annual Report, 1974, laid on the table 610

Pallavan Transport Corporation, Ltd., Second Annual Report, 1974, laid on the table ... 610

Policy Note on Road Transport Service, discussion on 583–609

T—*cont.*

TRANSPORT—*cont.*

Review on Nationalised—, 1974–75, laid on the table 611

Road—, review on—1974–75, laid on the table ... 612

State Transport Department, Performance Budget, 1974–75, laid on the table 612

U

UNIVERSITIES—

Adjournment motion *re* tense situation among Annamalai University students due to clashes between two groups 571–578

URBAN DEVELOPMENT—

Policy Note on—, 1975–76, laid on the table ... 143

V

VASANTHA PAI, THIRU G.—

Policy Note on Medical, Public Health and Urban Development, discussion on 312
334–340

Policy Note on Road Transport Service, discussion on 584–587

VENKATESWARA DIKSHIDAR, THIRU Y.—

Adjournment motion *re* tense situation among Annamalai University students due to clashes between two groups 578

Policy Note on Food, discussion on 178, 188, 191–195, 200

PAGES

V—*cont.*

VENKATESWARA DIKSHIDAR, THIRU Y.—*cont.*

Policy Note on Medical, Public Health and Urban Development, discussion on 316–323, 351

Statement of Supplementary Expenditure for 1974-75 (Final), discussion on 112–118

VOTE ON ACCOUNT FOR EXPENDITURE IN 1975–76—

Laid on the table 40

W

WATER CARRIERS—

Question *re* Second Pay Commission's recommendation for increased pay to Part-time—in Government Offices 7–8

WATER TANK—

Question *re* construction of—at Arcottonkudisai village in Moonjurpattu Panchayat, Vellore taluk 155–156

WHEAT—

Question *re* cutivation of—in Tamil Nadu, evolving of new scheme for 15–16

2570 R

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை

TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்

TRUTH ALONE TRIUMPHS

தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவை
TAMIL NADU LEGISLATIVE ASSEMBLY

வாய்மையே வெல்லும்
TRUTH ALONE TRIUMPHS